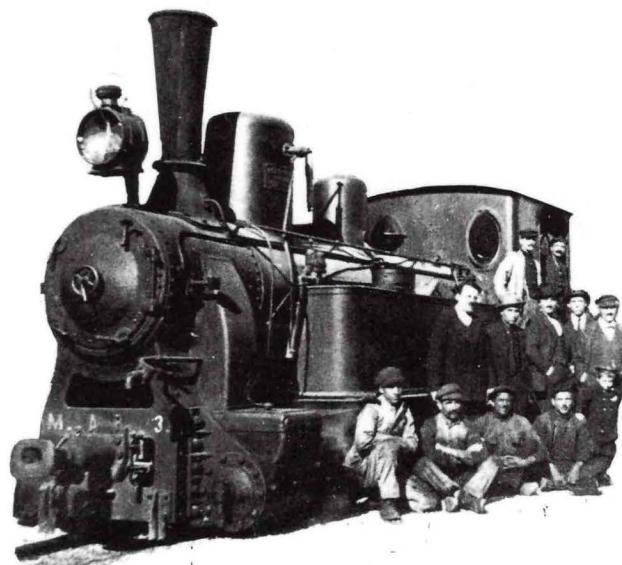


ATTI DEL CONVEGNO
SULLA M.A.R.

MAR

STORIA DI UNA
FERROVIA



Biblioteca Comunale
Mori

Museo Civico
Riva del Garda

ATTI DEL CONVEGNO SULLA M.A.R.

Convegno per il centenario
della ferrovia Mori-Arco-Riva del Garda
(1881-1991)

Mori
Auditorium comunale

25 aprile 1992

Biblioteca comunale
Mori

Museo Civico
Riva del Garda

Introduce i lavori l'Assessore alle attività culturali del Comune di Mori, dott. **Alessio Less**

Signore, signori ed autorità convenute, si vuole oggi ricordare con questo convegno e con la mostra allestita presso la Biblioteca comunale la ferrovia MAR inaugurata nel 1891. Il mitico trenino che ebbe parte così importante nello sviluppo dei nostri paesi e città fra la fine dell'800 e il primo dopoguerra.

Le manifestazioni commemorative sono il frutto della collaborazione tra il Comune di Mori (che ha attivato la propria Biblioteca), il Comune di Arco e il Comune di Riva del Garda (che ha attivato il proprio Museo Civico); partecipa inoltre all'iniziativa la Cassa Rurale di Mori.

La parola in primo luogo a **Clara Tranquillini**, nostro ospite come *Sindaco del Comune di Mori*.

Signori e signore convenuti, porto a voi tutti il saluto dell'Amministrazione comunale di Mori e in particolare al Vicesindaco di Arco dott. Ennio Lattisi e al rappresentante del Sindaco di Riva del Garda, Assessore Luigi Zanoni ed a tutte le autorità presenti.

La ferrovia MAR che oggi commemoriamo ha avvicinato a Mori ed alla Vallagarina le due città amiche dell'Alto Garda e gli abitanti della Busa.

A quel tempo la ferrovia è risultata importantissima ai fini turistici ed economici ed ha apportato un generale miglioramento nella vita dei nostri nonni.

Molti di noi, soprattutto quelli della mia generazione, possiedono un piccolo patrimonio di ricordi personali o familiari riguardanti la nostra ferrovia.

Io stessa ricordo che da bambina come premio ci portavano a vedere da vicino il trenino che arrivava e transitava; ciò succedeva solo quando ci si era comportati bene, come premio nei giorni festivi, ed era per noi una gioia grandissima. Quando si sentiva da lontano il trenino che sbuffava ed emetteva i suoi fischi, tutti quanti potevano vederlo dalle proprie finestre e dai propri balconi e si affacciavano con grande gioia; era veramente un avvenimento il passaggio del trenino.

Anche oggi e purtroppo da molti anni si ripropone tutt'ora insoluto il problema della viabilità tra Mori, Arco e Riva del Garda; mentre a quell'epoca il traffico apportava benessere, oggi il traffico di passaggio, divenuto eccessivo, soffoca la nostra borgata.

Le proteste di Mori cadono inascoltate poiché nonostante promesse, piani, e progetti di cui si discute da almeno 3 lustri non si vede ancora l'inizio della famosa bretella o quanto meno della circonvallazione di Mori, che ne rappresenta il primo lotto oggi indispensabile ed irrinunciabile.

La sopportazione della comunità moriana sta giungendo al termine, siamo ormai nel 2000 e non si riesce a risolvere in tempi accettabili e con una soluzione logica la nostra viabilità. Alla fine dell'800 ed in tempi per l'epoca brevissimi si diede risposta alle esigenze della viabilità e dei trasporti dell'importante porzione del basso Trentino rappresentata dai nostri comuni di Mori, Riva, Arco, Nago-Torbole e degli altri ad essi confinanti.

Dobbiamo forse rimpiangere il passato? Non giungendo a tali estremi abbiamo però la consapevolezza che come un tempo anche oggi molti problemi importanti si possono risolvere unendo le nostre forze. Mori non è disgiunto ma è collegato da una via naturale ad Arco e Riva, e allora viabilità, nodi dell'economia, problematiche riguardanti il flusso turistico, aspetti culturali ed anche naturalistici del nostro territorio vanno risolti assieme e con l'unica finalità che ci impegna a difendere e a migliorare costantemente la qualità della vita nei nostri Comuni.

Un ringraziamento a tutti coloro che hanno contribuito all'organizzazione della mostra e del convegno ed a tutti i presenti auguro buon lavoro.

Il Vicesindaco del Comune di Arco

Ennio Lattisi

Porto il saluto del Sindaco di Arco, dell'Amministrazione Comunale e di tutta la cittadinanza. Accanto al saluto devo rendere pubblico un ringraziamento per aver coinvolto il Comune di Arco in questa operazione, ringraziamento che va al Sindaco di Mori e all'assessore alla cultura, all'architetto Nones, a quanti hanno collaborato nella realizzazione di questa mostra.

Noi siamo convinti che ogni volta che riusciamo a fare una piccola sosta per dare un'occhiata indietro, per vedere cosa è stato fatto, riusciamo a trarre la forza per proseguire e anche delle indicazioni per meglio operare e meglio scegliere.

Se la memoria non mi inganna, ci è voluto molto meno tempo a pensare, a progettare ed a realizzare quest'opera che non a risolvere la viabilità ed i trasporti al giorno d'oggi; questo nonostante che la tecnologia faciliti più noi che loro. Credo che tante volte una cattiva interpretazione del concetto di democrazia, possa forse portare a delle forme di inviluppo tale che ci invischiamo senza riuscire a trovare la soluzione più intelligente ai problemi.

L'Assessore del Comune di Riva del Garda
Luigi Zanoni

Mi associo nel ringraziare tutti coloro che ha nominato Ennio Lattisi. Non voglio sminuire gli interventi polemici che mi hanno preceduto ma contribuire a quel senso di aggregazione che i tre Comuni devono avere per unire le forze in questo momento.

Se lo studio della storia è fonte di sapere per le scelte future, esso ci insegna che questa ferrovia è stata pensata altrove e portata passivamente in questo luogo. È vero che c'erano studi di fattibilità, ma non era in quel momento che la capacità decisionale passava attraverso il popolo.

Di conseguenza non voglio connotare questo rievocare la ferrovia di valenza politica ma storica e di migliore conoscenza del passato, perché ogni scelta ed ogni valutazione politica va fatta nel momento in cui si vive.

Il mio vuol essere solo un augurio che serva a smussare quelle valenze e quelle forze per le scelte che la tecnologia sa risolvere, ma che forse la politica in questo momento non sa fare.

Auguro quindi che questo congresso serva a far capire la storia ed a proiettarla nel nostro futuro.

Il Presidente della Cassa Rurale di Mori
Francesco Sartori

Come istituto di credito cooperativo del Comune di Mori, noi abbiamo accolto l'invito fattoci dall'Amministrazione Comunale di dare una mano nel senso economico all'organizzazione di questa mostra e di questo incontro-dibattito dal quale mi auguro possano uscire delle indicazioni precise e chiare che servano alla nostra comunità.

La Cassa Rurale di Mori è un'istituzione ancorata alla propria comunità e quindi il Consiglio di Amministrazione di cui io porto il saluto a tutti ha raccolto immediatamente l'istanza presentata e volentieri dà il proprio contributo in quanto l'istituto cerca di riversare sulla propria comunità quei benefici che ricava dall'operatività bancaria.

L'auspicio è che da questo dibattito esca una spinta ulteriore, affinché si arrivi finalmente alla soluzione di alcuni problemi che assillano la nostra comunità, e che diventano sempre più impellenti ora che alla loro soluzione tutti guardano con molta ansia e molta attesa.

La Direttrice del Museo di Riva
Marina Botteri

È opportuno ricordare come questa iniziativa sia particolarmente importante perché vede la sua riuscita grazie alla collaborazione delle istituzioni locali, in particolare la Biblioteca Comunale di Mori e il Museo Civico di Riva, istituzioni che spero vedremo unite ancora nella riscoperta e valorizzazione del nostro patrimonio storico-artistico. In particolare poi sottolineo come per il Museo Civico di Riva sia stata preziosa questa iniziativa, in quanto ci ha permesso di approfondire le tematiche culturali legate alla MAR, di cui al Museo già negli anni '50 era presente una sezione storico-documentaria realizzata grazie alla donazione dei materiali di Otto Stöber, figlio del primo capostazione della MAR.

Mi preme precisare che anche in futuro nell'ambito della riorganizzazione museografica del Museo di Riva che è attualmente in corso è prevista una sezione dedicata al territorio, che analizzerà vari momenti particolarmente significativi ed in particolare sicuramente la MAR con i vari aspetti che la circondano, sia dal punto di vista della viabilità (infatti all'interno del museo prevediamo uno studio sulla viabilità del Basso Sarca), che delle tematiche culturali che sono legate alla vecchia ferrovia, avrà uno spazio particolare.

In questo senso oggi doveva esserci l'intervento del prof. Passamani che avrebbe approfondito la singolarità della MAR come bene culturale da salvaguardare e da studiare storicamente, ma purtroppo per motivi di salute non è oggi presente.

L'Assessore alle attività culturali del Comune di Mori
Alessio Less

È doveroso prima di ascoltare le attese relazioni del convegno ricordare brevemente come è nata e si è attuata l'idea della mostra e del convegno sulla MAR.

Nel giugno del '91 su proposta del Consiglio di Biblioteca del Comune di Mori, veniva costituito un comitato composto da alcune associazioni culturali di Mori e da singoli cittadini interessati all'iniziativa con il fine di commemorare il centenario dell'inaugurazione della Ferrovia Mori-Arco-Riva.

Veniva quindi preso contatto con l'Amministrazione di Arco e Riva e particolarmente con il Museo Civico di Riva del Garda che accettavano di collaborare con Mori per le manifestazioni commemorative: una mostra e un convegno.

Il comitato facente capo al Bibliotecario di Mori ed alla Direttrice del Museo Civico di Riva del Garda, arricchito dalla consulenza tecnica dell'architetto Giacomo Nones si sottoponeva in questi mesi ad un grande lavoro organizzativo che era condotto con grande convinzione tra inevitabili difficoltà e che si articolava in più di 10 riunioni e in un numero imprecisato di singoli contatti, viaggi, telefonate, ricerche presso famiglie ed anziani, ricerche in archivi, depositi e collezioni di privati.

Oggi viene presentato il frutto di tale lavoro di ricerca che non si intende certamente definitivo, poiché tramite queste iniziative ricomparirà e tornerà alla luce nuovo in-teressante materiale finora dimenticato riguardante la MAR.

Si ritiene tuttavia soddisfacente quanto fatto, e si auspica che tale venga valutato dagli esperti e dal pubblico che visiterà la mostra che dopo la sosta a Mori fino al 31 maggio, farà tappa ad Arco, Riva del Garda ed in altri Comuni che ne faranno richiesta.

A corollario della mostra è stato predisposto per gli alunni delle scuole un percorso didattico particolarmente curato e dotato di apposita cartella allestita dal Museo Civico di Riva del Garda.

È opportuno infine ricordare che è in corso di ristampa, riveduta ed ampliata, l'ormai introvabile libro sulla MAR dell'architetto Giacomo Nones, e questo per iniziativa congiunta dei Comuni di Mori e di Riva del Garda.

È doveroso a questo punto ringraziare per la collaborazione con Mori, il Comune di Arco nella persona del sindaco Mario Morandini e dell'assessore alla cultura Ennio Lattisi, il Comune di Riva del Garda e il sindaco Enzo Bassetti e l'assessore alla cultura Claudio Molinari e il qui presente assessore Luigi Zanoni che li ha rappresentati, la Direttrice del Museo di Riva del Garda Marina Botteri ed il funzionario dello stesso Museo civico Gianni Pellegrini per la sua fattiva competenza e per l'opera che ha prodigato per l'allestimento della mostra e per il convegno, il Direttore della Biblioteca Comunale di Mori, Edoardo Tomasi con la funzionaria Rosanna Passerini ed il personale ausiliario. Si ringrazia la Cassa Rurale di Mori ed in particolare il Presidente ing. Francesco Sartori ed il Direttore Flavio Chizzola per l'importante contributo assegnato.

Si ringrazia l'architetto Giacomo Nones principale conoscitore della ferrovia ed entusiasta consulente organizzatore della mostra progettata dal grafico Giuseppe Berlanda, il Camera's Club di Mori - associazione di amanti della fotografia - che ha contribuito alla documentazione fotografica, il Gruppo Loppiensis, l'Associazione Pensionati ed anziani, l'Associazione Muria e le altre associazioni di Mori.

Si ringraziano tutti i singoli appassionati ed in primo luogo Alessandro Sartori al quale si deve anche l'allestimento di qual-

che metro del binario originale nella mostra, il cavalier Giuseppe Maino che ha contribuito alla commemorazione con la commedia storica "El podestà som mi" che ha avuto notevole successo.

Non è possibile citare tutti gli altri singoli collaboratori, ma un particolare ringraziamento va all'ing. Dario Manaresi, Direttore del Compartimento Ferrovie Statali di Verona, ed al personale dell'Ente Ferroviario dello Stato per la fattiva collaborazione prestata. Ancora un ringraziamento a RAI-3 per le riprese televisive nel magazzino MAR di Mori Stazione ed ai redattori locali dei nostri quotidiani, alla Cantina Sociale di Mori per la degustazione di vini offerta durante il rinfresco. E un particolare ringraziamento ai Vigili del Fuoco di Mori, nella persona del loro Comandante prof. Fabio Pasqualato.

Infine va ricordato il patrocinio del Ministro dell'ambiente sen. Giorgio Ruffolo a questa iniziativa, e quindi il patrocinio dell'assessorato della attività culturali della Provincia Autonoma di Trento, nella persona dell'assessore dott. Tarcisio Grandi.

L'infrastruttura ferroviaria per la fruizione dell'ambiente

prof. ing. Carlo Benedetto

La mobilità rappresenta ormai da tempo una delle componenti essenziali del nostro modello di vita. Le motivazioni dello spostamento, benché molto diverse tra loro, sono tutte riconducibili ad una esigenza di fruizione territoriale che è ad un tempo causa ed effetto di rilevanti modifiche ambientali. Queste, a volte positive, a volte compromissorie della qualità della vita, sembrano spesso sfuggire ad ogni possibilità di controllo.

L'intreccio tra pianificazione urbanistica e politica dei trasporti è tale da non consentire un primato indiscusso dell'una sull'altra e solo oggi, preso atto della criticità di un sistema che rischia la compromissione totale, ci si rende conto che la soluzione del problema di un equilibrato sviluppo delle funzioni residenziali e localizzative era possibile solo tramite il governo delle mutue sinergie di due settori rigidamente complementari.

Ciò non è stato per diversi ordini di motivi.

Da un lato è mancata la capacità di programmare l'uso del territorio sottraendolo alle spinte speculative e inquadrandolo in una dimensione spaziale che eccedesse i confini amministrativi della parcellizzazione comunale; dall'altro non si è riusciti a gestire la competizione modale dei diversi sistemi di trasporto, ed in particolare la concorrenza della mobilità individuale e collettiva.

Le conseguenze più rilevanti che oggi dobbiamo lamentare sono molteplici e individuabili: nella congestione delle infrastrutture a rete, a cui corrispondono rilevanti diseconomie esterne del trasporto stesso; nell'impatto della circolazione sulla qualità della vita, con particolare riferimento agli insediamenti urbani; infine, nella antropizzazione selvaggia di larga parte del territorio nazionale.

Tutto ciò finisce per giustificare sul piano emotivo l'aspra conflittualità di opinioni che si manifesta tutte le volte che nuove esigenze di mobilità propongono la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto.

C'è chi la ritiene opera indispensabile per realizzare fondamentali obiettivi di sviluppo e chi la considera rischio potenziale di un ulteriore rilevante danno ambientale. Purtroppo sia gli uni sia gli altri hanno ampi motivi per giustificare opinioni tanto diverse e, di norma, tutto ciò si traduce in un defatigante proces-

so decisionale per l'adeguamento della rete infrastrutturale che finisce per essere governato dall'emotività e alla prevalenza di un interesse sull'altro, piuttosto che dalla razionalità delle scelte tecniche.

È ormai convincimento comune, ribadito ad ogni livello, che le regole future della nostra Società dovranno essere quelle atte a garantire un modello di «sviluppo compatibile»; tuttavia, ciò che non è chiaro è cosa debba intendersi a questo riguardo.

Nessuno di noi è disposto a rinunciare ai privilegi che ci offrono le moderne tecnologie, nessuno di noi misconosce il ruolo della mobilità di persone e cose nel contesto di una cultura ormai incardinata sulle esigenze di relazione; ma nel contempo tutti abbiamo motivo di temere il rischio che, sulla spinta dell'emergenza, si vadano consolidando quelle linee di tendenza nel settore dei trasporti che si sono configurate nell'ultimo decennio come causa primaria di un rilevante impatto ambientale.

Il problema non è di facile soluzione: l'esperienza ci insegna che la molteplicità dei centri decisionali e il frazionamento delle competenze rendono particolarmente complessa la praticabilità della strada maestra della programmazione. Il Piano Generale dei Trasporti si propone, per ammissione dei suoi estensori, come una «griglia di coerenze» non vincolanti per le diverse agenzie di spesa. D'altra parte è noto che la destinazione delle risorse nel settore stradale e ferroviario prescinde da un mutuo coordinamento degli investimento e anche le più recenti iniziative progettuali di settore vengono portate avanti prescindendo da una puntuale verifica preventiva delle modifiche che ne possono derivare in ordine all'assetto territoriale di lungo periodo.

Uno per tutti vale l'esempio del programma ferroviario «Alta Velocità» che, modulato sulle esigenze della domanda attuale, pur prevedendo una riduzione dei tempi di percorrenza destinata ad incidere sulla geografia sociale del nostro Paese, nulla dice in merito alla prevedibile connessione funzionale dei grandi comparti metropolitani.

Altrettanto preoccupante è il fatto che la disponibilità di risorse limitate ci costringe a rincorrere l'emergenza. In questo contesto non è agevole concepire o proporre azioni progettuali capaci di incidere sui vincoli strutturali del sistema; né è possibile contrastare nel breve periodo linee di tendenza ormai consolidate, quali sono quelle rappresentate dalla diffusione del trasporto individuale e dall'incidenza sempre crescente del trasporto su gomma.

Alla luce di tali considerazioni dovremmo trarre delle conclusioni tutt'altro che incoraggianti in ordine al rischio che si producano ulteriori incontrollati processi di antropizzazione, qualora non disponessimo di strumenti nuovi ed efficaci per orientare correttamente e tenere sotto controllo le complesse strategie degli

attuali processi di infrastrutturazione della mobilità stradale e ferroviaria.

La questione, già sperimentata altrove con esiti più che soddisfacenti, è stata affrontata a livello sovranazionale dalla Direttiva della Comunità Europea del 1985 con cui è stato sollecitato il legislatore nazionale a dotarsi degli strumenti normativi atti a consentire la verifica preventiva della compatibilità ambientale delle grandi opere di ingegneria civile. In Italia la norma è operante dal gennaio del 1989, coinvolge le opere di trasporto e si propone di sciogliere i nodi del problema agendo nei limiti pragmatici delle verifiche progettuali, piuttosto che sul piano di una razionalità programmatica che si è dimostrata difficilmente praticabile.

In sostanza, la normativa ambientale di recente introduzione, preso atto delle difficoltà che impediscono di agire sulle cause di un conflitto apparentemente insanabile, pur nella sua valenza transitoria si propone di tenere sotto controllo gli effetti di una realizzazione, assumendo una non trascurabile rilevanza nel contesto del procedimento autorizzativo dei progetti.

Nei fatti, pur esclusa la possibilità di negare la fattibilità di un'opera non risulti congruente con gli atti ufficiali di programmazione, la norma di legge impone una riflessione sulle possibili conseguenze del programma realizzativo e ne vincola l'analisi nel contesto più generale della salvaguardia di quel patrimonio collettivo che concorre a determinare le condizioni di qualità della vita.

Lo strumento di cui oggi disponiamo ha una valenza solo parziale; tuttavia, proprio nel settore specifico delle infrastrutture di trasporto, sia per la trasparenza voluta dalla legge per il procedimento amministrativo a cui concorre la consultazione del pubblico, sia per il dovuto coinvolgimento delle Amministrazioni locali e regionali, si è dimostrato idoneo ad evitare i rischi più rilevanti occorsi in passato. Anche a questo riguardo non sono mancate conflittualità di opinioni, interpretazioni di parte e tentativi più o meno mascherati di elusione della legge. L'istruttoria dei progetti si è articolata a volte nella ricerca del consenso, non sempre ha saputo superare i limiti di un dibattito condotto per tesi preconcepite, e ancora più spesso le tematiche della tutela ambientale sono state in senso riduttivo, misurandosi di volta in volta con le specificità locali (inquinamenti indotti, tutela di emergenze particolari, di valori paesaggistici, del patrimonio vegetazionale, faunistico od altro) piuttosto che nei termini anzidetti dello «sviluppo compatibile». Nel complesso tuttavia, valutati i risultati piuttosto che gli obiettivi che potevano essere realizzati, l'esito di un'esperienza ormai triennale si può ritenere certamente positiva. In particolare, ciò che autorizza il compiacimento di

quanti hanno contribuito a consolidare la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) non è l'esito negativo del procedimento autorizzativo intervenuto per alcune rilevanti infrastrutture di trasporto, ma piuttosto l'aver concorso a migliorare progetti ritenuti irrinunciabili, l'aver imposto le necessarie mitigazioni e compensazioni d'impatto e, infine, l'aver realizzato le condizioni per la maturazione di una cultura ambientale sempre più significativa e diffusa. Non foss'altro per evitare l'esito negativo del procedimento autorizzativo, i proponenti si muovono oggi con un'attenzione ai problemi ambientali del tutto sconosciuta in passato.

Non è questo un risultato di poco conto, tuttavia è rimasto circoscritto nell'ambito ristretto delle competenze specialistiche; al momento il grande pubblico è stato coinvolto, solo occasionalmente, da sollecitazioni emotive stimolate di volta in volta su casi singoli e per effetto di una possibile compromissione di interessi diretti.

Ovviamente la «questione ambientale» non è cosa che può riguardare solo alcuni di noi, né si può sperare che lo strumento legislativo risolva ogni problema. È comunque indispensabile la maturazione di una coscienza individuale, che consenta di sostenere uno sforzo istituzionale altrimenti destinato ad esaurire nel breve periodo la sua carica innovativa. E perché ciò avvenga è necessario cogliere ogni opportunità per dimostrare come sia possibile conciliare la fruizione del patrimonio collettivo con il rispetto di regole comportamentali che impongono rinunce certamente modeste se rapportate ai benefici che ne derivano.

Siamo partiti da lontano per tornare alla radice delle motivazioni che valorizzano il nostro convegno. La giornata odierna nasce con un dichiarato scopo elegiaco, ma ancor più importante di questo è l'occasione di riflettere insieme sui valori richiamati alla memoria da una ferrovia la cui storia è la storia stessa dei luoghi che attraversa, e il nostro incontro non sarà fine a se stesso se sapremo trarne un insegnamento per il futuro.

Cento anni or sono è entrato in servizio un impianto di trasporto concepito con i criteri di efficienza che la tecnologia dell'epoca consentiva, eppure ciò non ha comportato i traumi oggi temuti per le nuove realizzazioni. Fu rinforzato il ponte in ferro sul Fiume Adige a Ravazzone, fu realizzato un nuovo ponte sul Fiume Sarca presso Arco la cui luce tra gli appoggi era particolarmente impegnativa raggiungendo i 45 metri, furono posti in opera più di 24 Km di binario, eppure l'impatto, sia della costruzione, sia dell'esercizio è stato del tutto irrilevante.

L'ambiente circostante ha immediatamente assorbito la presenza della nuova opera al punto che osservando oggi le fotografie di allora, il paesaggio apparirebbe privo di una sua connota-

zione essenziale qualora cancellassimo l'emergenza tecnologica dell'infrastruttura ferroviaria e delle sue pertinenze.

Analogamente l'impatto in esercizio non ha certo compromesso la qualità della vita dei residenti e gli effetti stessi di un maggior carico antropico sono stati prevalentemente positivi per le economie locali. L'architetto Nones, in una pubblicazione oggi introvabile che è la più preziosa fonte storica di dati in argomento, ricorda a questo proposito un entusiasmante consuntivo della Gazzetta di Trento. Il «pezzo», a pochi mesi dall'inaugurazione dice testualmente che «... la tanto sospirata e contrastata ferrovia economica fu realmente apportatrice di grand'utile, segnò anzi, come auspicavasi, il rinascimento delle due città sorelle: Arco e Riva».

Un moderno ingegnere dei trasporti si esprimerebbe oggi con un linguaggio diverso e, valutata in serie storica di passeggeri e merci, porrebbe in evidenza come nei quindici anni precedenti alla prima guerra mondiale il tasso annuo di crescita dei traffici sia stato superiore al 13% annuo.

Altro che di sviluppo tumultuoso dei traffici si dovrebbe parlare se dovessimo confrontare questo trend con i valori attuali di crescita della mobilità, sia stradale, sia ferroviaria, eppure tutto ciò non ha comportato danni significativi all'ambiente; ha lasciato anzi nella memoria un ricordo nostalgico che ci coinvolge nelle meritoria iniziativa degli organizzatori della manifestazione odierna. Certo si può osservare che le percentuali prima citate si riferiscono a valori assoluti non comparabili con i dati odierni di traffico; ma se questo è vero è altrettanto certo che i flussi della mobilità di allora erano comunque comparati alla fragilità di un impianto territoriale fondato su strutture altrettanto modeste.

Se ci chiediamo come ciò sia potuto avvenire le risposte potrebbero essere anche molto diverse: a ben vedere, tuttavia, sono tutte riconducibili ad un diverso rapporto dell'uomo con l'ambiente, allora obbligato ed oggi possibile solo per effetto di una scelta consapevole.

Quando leggiamo che la velocità massima della linea non superava i 25 Km/h, che scendeva a 15 Km/h sulla salita di Ravazzone e per l'attraversamento del centro abitato di San Tommaso, nessuno di noi riesce a trattenere un moto di compiacimento pensando alle prestazioni della sua autovettura.

Allora occorre poco meno di 90 minuti per percorrere un itinerario che ci apparirebbe particolarmente lungo e disagiato se oggi non riuscissimo a coprirlo in meno di mezzora.

Non abbiamo tempo da perdere per i nostri spostamenti, come potremmo altrimenti adeguarci ai ritmi frenetici della società dei consumi?

Come potremmo produrre con la stessa efficienza che ci con-

sente di disporre delle risorse necessarie da spendere nelle disconomie esterne di un giro vorticoso di spostamenti che ci riportano sempre al punto di partenza, senza arricchire la nostra cultura con la conoscenza dei luoghi attraversati.

Oggi viaggiare vuol dire spostarsi da un punto all'altro ed è solo la mèta del viaggio a rappresentare lo scopo dello spostamento. Così non fu certamente per i grandi viaggiatori del passato che incarnando il mito di Ulisse, viaggiavano solo per il piacere di farlo, per scoprire il nuovo, per arricchire la propria cultura confrontandola con le culture altrui.

Oggi, in un mondo fatto più piccolo da una celerità di spostamenti impensabile in passato, proprio le più rapide condizioni di accessibilità hanno determinato il paradosso di una conoscenza sempre più episodica del mondo che ci circonda. L'aereo come l'autostrada, e presto anche l'alta velocità ferroviaria rappresentano dei modi di trasporto che sostanzialmente annullano ogni valenza storica e culturale del panorama che ci scorre vicino. Gli scorci visuali che si rincorrono ad un ritmo crescente sono freddi messaggi visivi che nulla dicono della vita vissuta in quei luoghi, nessun contributo portano alla conoscenza reciproca che finisce sostanzialmente per appiattirsi sugli stereotipi esibiti dai media.

Ovviamente il problema dell'accessibilità sul territorio non si pone negli stessi termini ovunque, né per motivazioni diverse dello spostamento.

Il tempo di percorrenza rappresenta una componente rilevante del costo del trasporto ed è facilmente intuibile la sua incidenza sui condizionamenti strutturali della moderna economia industriale; ma se ciò giustifica l'adeguamento della rete primaria dei grandi itinerari nazionali, non può essere preso come riferimento per la fruizione diffusa del territorio. Il mito della velocità, espressione della civiltà delle macchine, è il prodotto di un atteggiamento spesso irrazionale che non riesce a coniugare le necessità agli strumenti migliori per soddisfarle. Troppo spesso la concezione di una infrastruttura di trasporto si propone obiettivi di apparente modernità che, misurati poi alla luce dell'esperienza, si dimostrano del tutto inadeguati agli scopi reali che dovevano realizzarsi. L'esempio più significativo a questo riguardo è rappresentato dalla realizzazione delle infrastrutture di trasporto nei territori i cui valori naturali sollecitano un turismo qualificato e rispettoso delle preesistenze.

Ci troviamo oggi riuniti in uno dei posti più belli d'Italia, quindi del mondo, e se è giusto porsi il problema della loro conservazione è certamente sbagliato pensare che questa possa realizzarsi sottraendone il godimento alla fruizione collettiva. Ciò che dobbiamo garantire è l'uso del bene nel rispetto dei valori che lo caratterizzano. Tali valori impegnano evidentemente respon-

sabilità diverse che devono essere esercitate agendo sulle coscienze piuttosto che su un sistema di divieti facilmente eludibili. Limitando il nostro discorso alle condizioni di accessibilità le migliori prospettive di sviluppo sono quelle che si fondano su due pilastri fondamentali: il recupero di una corretta scala di valori e la cosciente partecipazione della collettività alle decisioni che la coinvolgono.

Per il primo punto sono proprio le iniziative come il convegno odierno ad imporre delle meditate riflessioni da cui possono scaturire degli atteggiamenti critici nei riguardi di un modello di vita «velocistico» spesso condiviso solo per pigrizia mentale o perché si rincorrono modelli solo apparentemente efficienti. Per quanto riguarda invece l'esercizio di una democrazia reale questa è possibile solo gestendo correttamente l'informazione, informando cioè il pubblico dei costi sociali e dei benefici reali dei programmi che lo riguardano. Se così si facesse, così come si tenta di fare in questo convegno, non v'è dubbio che più d'uno avrebbe l'opportunità di riscoprire il valore esemplare di opere come la ferrovia MAR, che oggi in questa sede assumiamo come significativo riferimento per una diversa cultura dello sviluppo.

Ciò non vuol dire che negli anni 2000 si debba promuovere un sistema di collegamenti progettati su standard ormai superati, ma più semplicemente che le opere devono essere concepite ricercando la più opportuna condizione di equilibrio tra esigenze reali piuttosto che tra necessità solo apparenti.

Concludendo questo intervento mi sia consentito aggiungere l'auspicio che l'iniziativa convegnoistica che ci vede coinvolti rappresenti il primo passo per il recupero all'uso di un valore patrimoniale culturalmente ben più rilevante della spesa necessaria per attivare un collegamento ferroviario sull'itinerario storico della ferrovia di cui ci occupiamo.

Ciò è necessario non tanto per soddisfare pressanti esigenze di mobilità, quanto piuttosto per dimostrare sul campo che esiste la possibilità di gestire almeno localmente la problematica dello sviluppo nel rispetto di inalienabili valori ambientali.

Perché ricordare la MAR

1. G. Nones - *Una ferrovia di montagna: la MAR*, in «Annuario 1987» della sez. SAT di Riva.

arch. Giacomo Nones

«Meminisse juvabit» (ricordarsene è bene), scrissi tempo fa a conclusione di un mio breve articolo sulla MAR¹⁾, invitando a ricordare con una degna manifestazione l'allora prossimo centenario dell'inaugurazione della ferrovia Mori-Arco-Riva.

Seppure con alcuni mesi di ritardo sulla data ufficiale del 29 gennaio 1991, il Comune di Mori, attraverso la struttura culturale della Biblioteca Comunale, accolse con entusiasmo questa proposta. All'iniziativa aderì immediatamente anche il Comune di Riva, rappresentato dal Museo Civico di quella città, e successivamente anche il Comune di Arco.

Mori, Arco e Riva, le tre cittadine da cui la MAR trasse la sua sigla, accomunate dunque per ricordare e ripercorrere idealmente il cammino di quella piccola ferrovia che cento anni or sono contribuì in modo tangibile a riavvicinarle, sotto vari aspetti, tra loro.

Ma perché, oggi un così notevole interesse per una piccola ferrovia, scomparsa ormai da oltre 50 anni? Fu veramente così importante il ruolo che ebbe la MAR nella storia dei nostri paesi, da meritare oggi una mostra, un convegno di studi, e la probabile prossima ristampa di una monografia? La mia risposta è senz'altro positiva, non certamente perché viene da chi, forse per primo, si interessò abbastanza a fondo delle vicende di questa ferrovia, ma soprattutto perché basata su alcune considerazioni che cercherò ora di esporre ed approfondire in questo mio breve intervento.

Quello che con le odierne manifestazioni viene presentato è soprattutto un tentativo di recupero e rilettura della realtà MAR e di una sua precisa collocazione all'interno della microstoria locale, in modo possibilmente serio ed approfondito, abbandonando il facile folclore e quella talvolta gratuita, anche se magari affascinante, aneddotica che hanno caratterizzato molto spesso finora il ricordo della Mori, Arco, Riva.

In tale prospettiva va innanzitutto rimosso lo stereotipo, diffuso in particolar modo negli ultimi difficili anni di vita della MAR, di «ferrovia giocattolo», da sempre risultata incapace di assolvere il compito per cui era nata; così come vanno oggi rivisti con occhio più critico vari altri episodi ad essa legati, magari avvincenti,

come ad esempio quello assai suggestivo, ma del tutto marginale, di ferrovia nata come «regalo di nozze» fatto personalmente ad un ferroviere innamorato di una nobile contessina.

La nascita e lo sviluppo della MAR hanno motivazioni ben più profonde e ampie, se collocate (come del resto è oggi compito di una critica obiettiva e storicamente seria) nel contesto di un complesso e meticoloso organigramma ferroviario elaborato dall'impero austro-ungarico tra la seconda metà dell'Ottocento ed il primo decennio del Novecento.

Gli studi preliminari che precedettero la costruzione della MAR, iniziati da valenti tecnici locali, e successivamente ripresi da tecnici d'oltralpe (non dimentichiamo che lo stesso Stummer progettista della MAR, ha al suo attivo la progettazione di varie linee ferroviarie realizzate in Austria), sono caratterizzati da una indagine socio-economica accurata ed approfondita.

Basterebbe citare, uno per tutti, l'interessante studio elaborato dall'ing. Mutinelli nel 1881, contenente una ricerca di mercato attenta e precisa, relativa alla fruizione di una ferrovia per il Garda. Ancora oggi rileggendo la citata indagine, corredata da cifre, dati, previsioni assai approfonditi, si viene delineando un quadro veramente completo di come si presentavano cento anni fa economia, agricoltura, artigianato e relativo movimento di merci e persone, in quell'area che divenne poi il bacino di utenza della MAR.

Dalla attenta lettura degli studi che portarono alla progettazione definitiva della MAR risalta evidente lo spaccato di come si presentavano allora i paesi del basso Trentino, posti dagli eventi storici a margine di quei contesi confini che allora segnavano lo spartiacque tra il mondo mediterraneo e la Mitteleuropa.

Sappiamo dai molti documenti rimastici come le popolazioni locali auspicassero allora una ferrovia per il Garda del tipo a scartamento normale, in grado di poter essere in futuro prolungata e messa in diretta comunicazione con la rete ferroviaria del Lombardo-Veneto. Ma sappiamo anche come comprensibili esigenze di carattere tecnico, economico e soprattutto politico-militare sconsigliassero il governo di Vienna di accogliere tale proposta. Quella che ne sortì fu allora una linea a scartamento ridotto formulata sul modello di quella fitta rete di ferrovie locali, che l'Austria aveva regolamentato nel 1880 con il «Lokalbahngesetz», e che realizzò poi entro i suoi confini. Vorrei qui per inciso sottolineare il significato di quel «poi»: la MAR infatti fu in assoluto una delle prime linee a scartamento ridotto realizzate in territorio austriaco. Questo fatto sta senz'altro a dimostrare la grande importanza che aveva assunto ed andava assumendo sempre più il bacino dell'Alto Garda nel contesto delle terre facenti parte del grande Impero asburgico.

Riprendendo le considerazioni sullo scartamento adottato, va rilevato –a mio avviso– che nel caso della MAR «scartamento ridotto» non va assolutamente inteso quale sinonimo di untermine che, con il tempo acquisì un’accezione piuttosto limitativa o addirittura spregiativa. Pur con il suo scartamento ridotto la MAR assolse egregiamente e perfettamente il compito per cui era stata concepita.

Il materiale rotabile, tra il più moderno ed efficiente del tempo, di anno in anno venne migliorato ed adattato alle sempre nuove esigenze e richieste dell’utenza: nel 1899 vengono migliorati e resi più confortevoli i posti di prima classe, nel 1910 vengono acquistate nuove moderne carrozze passeggeri con entrata laterale. Anche gli impianti di servizio (telegrafo, energia elettrica, ecc.) vengono via via sempre più potenziati: nel 1909 le linee telegrafiche di collegamento tra le stazioni sono sostituite con le più moderne linee telefoniche. Nelle stazioni viene potenziato il sistema dei binari e vengono costruite nuove attrezzature quali rimesse, magazzini ecc. Il tracciato della linea, alla luce di una attuale approfondita rilettura, appare studiato con particolare cura, intesa a raggiungere le migliori prestazioni, ostacolate spesso da una complessa orografia del luogo, da tratti assai impegnativi sotto il profilo paesaggistico, da percorsi a volte condizionati da una urbanizzazione, ancora in fieri, ma che già cominciava a far sentire la sua presenza in alcune zone del territorio.

Furono questi vincoli ad esempio che costrinsero i progettisti a collocare i binari, per alcuni tratti del percorso, a margine o addirittura direttamente sulla pubblica carreggiabile. Tale soluzione condizionò naturalmente la velocità di crociera dei convogli: nei primi anni di esercizio infatti la velocità media, a norma del decreto e dell’esecutivo di concessione rilasciati nel 1889 fu limitata a poco più di 20 Km orari. Già nel 1892 comunque la società inoltra domanda a Vienna per potere aumentare di almeno 5 Km/ora la velocità massima concessa con il precedente decreto. Sono valori questi che, se oggi ci fanno magari sorridere, per quei tempi potevano dirsi sicuramente rivoluzionari. La riduzione dei tempi di percorrenza ad un terzo di quelli fino allora impegnati, deve avere avuto un impatto senza dubbio straordinario sulle popolazioni locali. Tale fenomeno s’andava del resto verificando già fino dalla metà del secolo in tutte quelle località del mondo che man mano venivano raggiunte dalle sempre più estese reti ferroviarie in corso di realizzazione.

Scrivono Wolfgang Schivelbusch nel suo pregiato studio «Geschichte der Eisenbahnreise»²⁾:

«Annullamento di spazio e tempo: così suona il topos con il quale, all’inizio del XIX secolo, vengono descritti gli effetti della

ferrovia. Quest'immagine –continua lo scrittore– si fonda sulla velocità raggiunta dal nuovo mezzo di comunicazione. Una determinata distanza spaziale, per superare la quale, tradizionalmente si doveva impiegare una certa quantità di tempo di viaggio o di trasporto, è tutt'a un tratto percorribile in una frazione di questo tempo, o per dirla con altre parole, nel medesimo tempo si può adesso percorrere una distanza multipla di quella precedente».

È con l'invenzione del telegrafo e con lo sviluppo delle ferrovie che viene messo in crisi e reso obsoleto il secolare sistema di misurazione del tempo basato sull'ora locale diversa naturalmente da luogo a luogo. Nel 1884, con la conferenza internazionale sull'ora standard tenuta a Washington, si cercò di unificare, almeno per vaste aree del globo, il tempo locale reso ormai inadeguato dalla velocità di spostamento dei nuovi mezzi di comunicazione. Il mondo viene così diviso in fusi orari ognuno con una propria ora standard all'interno di questa area.

È appunto negli anni in cui veniva realizzata la MAR che i vari stati europei andavano via via adottando il nuovo sistema standard di misurazione del tempo.

Naturalmente viene oggi spontaneo chiederci cosa avessero pensato e come dovessero avere reagito i nostri conterranei di allora nel trovarsi a tu per tu con quei mostri meccanici (anche se nel caso in parola relativamente più modesti degli originali) prodotti dalla nuova raffinata tecnica industriale, capaci di sovvertire l'identità **spazio-tempo**, di alterare i rapporti della scala geografica, di mettere definitivamente in crisi i secolari ritmi del traffico eotecnico.

Nel nostro caso sappiamo che queste radicali innovazioni non furono sempre accettate da tutti con entusiasmo od almeno, all'occorrenza, con la dovuta rassegnazione. Ancora durante il primo anno di attività della MAR, veniamo a conoscenza, attraverso i verbali delle sedute annuali della Società, di una vibrata protesta delle locali messaggerie e cavallo nei confronti della ferrovia. Protesta naturalmente destinata a cadere nel vuoto: il nuovo rivoluzionario mezzo di trasporto era ormai definitivamente entrato a fare parte integrante della struttura economico-sociale della comunità Gardesana, come del resto da qualche decennio lo era per le comunità dell'asta dell'Adige la ferrovia Bolzano-Verona.

Un altro elemento sul quale ritengo interessante fermare brevemente la nostra attenzione è il fenomeno definito dal rapporto **viaggiatore-paesaggio**. Con i mezzi di trasporto eotecnici, impiegati fino all'avvento della ferrovia, il viaggiatore, durante il suo spostamento, veniva quasi sempre a trovarsi a diretto contatto con l'ambiente circostante: la strada, la campagna, il borgo; egli ne coglieva perfettamente le forme, le dimensioni, i suoni, gli odori, i particolari, anche più trascurabili.

«A questa intensità di viaggio –scrive ancora lo Schivelbusch–, che raggiunge il suo culmine naturale nel XVIII secolo e che ha nel romanzo di viaggio un monumento destinato a durare nel tempo, pone fine la ferrovia. La velocità e la linearità matematica con la quale sfreccia attraverso il paesaggio, sconvolgono l'intimo rapporto tra viaggiatore e spazio percorso.»

La rapidità con la quale la ferrovia attraversa i luoghi –aggiungiamo noi– non consente più di cogliere l'intima essenza di particolari: il paesaggio diventa un'immagine fuggevole, formata da singoli quadri, vissuti in rapida successione con sequenze quasi cinematografiche.

È chiaro che questo discorso vale in linea generale per le linee ferroviarie di grande comunicazione, servite da locomotive assai potenti e veloci. Tuttavia, pur con le dovute proporzioni e riserve, non è del tutto fuori luogo estendere tali considerazioni anche ad una modesta linea ferroviaria come lo fu la MAR, calata in una comunità adusa ai lenti ritmi biologici della vita campestre o a quelli, forse ancora più dilatati della vita sul lago. Le descrizioni e le impressioni scritte da viaggiatoriche percorsero, durante i primi anni di esercizio della MAR, il tragitto Mori-Lago di Garda, confermano del resto il nuovo rapporto tra viaggiatore e paesaggio, instauratosi attraverso lo spostamento in ferrovia.

Il viaggiatore dell'epoca (forse ancora poco aduso ad una rapida e sintetica percezione dello spazio circostante, quale richiede un viaggio su mezzi assai più veloci di quanto non lo sia il trasporto animale), aveva appena il tempo di cogliere l'entità e l'aspetto dell'abitato di Mori e già si trovava in aperta campagna nella piana di Loppio; ma poco dopo il treno già correva lungo le sponde del laghetto; il tempo di cogliere appena la visione dello specchio lacustre e della natura circostante ed il treno era già sulle rampe di S. Giovanni e tra i dirupi di Mala. Breve sosta a Nago e quindi immediatamente l'ampio, incantevole, ma fugace panorama sulla distesa del Garda. Poco dopo Arco con il suo castello e quindi il treno non tardava a trovarsi già presso le sponde del Benaco.

Non c'è certamente da stupirsi pertanto se le impressioni di viaggio di allora (quale ad esempio la descrizione fatta da un turista nordico e riportata dal sottoscritto nel libro dedicato alla MAR³⁾ contengano talvolta imprecisioni ed inesattezze dovute probabilmente al fenomeno testè considerato più che ad un superficiale interesse all'informazione da parte del viaggiatore.

Il sovvertimento di secolari ritmi e comportamenti locali prodotto dall'impatto con il nuovo mezzo tecnico, è del resto confermato se analizziamo a fondo alcuni piccoli episodi, avvenuti nei primi anni di esercizio della MAR; episodi che, se ad una prima lettura oggi ci possono sembrare trascurabili, se non addirittura

ridicoli, confermano invece quanto il treno abbia sconvolto certe consuetudini radicate da secoli nelle nostre comunità. Leggendo i quotidiani dell'epoca non è raro il caso, infatti, di imbattersi in articoli di viva protesta perché controllori o personale di terra, al momento della partenza, si erano permessi di spingere a viva forza entro i vagoni quei viaggiatori che tardavano a prender posto, oppure perché il treno era partito (magari in perfetto orario, aggiungiamo noi!...) lasciando «appiedati» (sic!) alcuni ritardatari.

Non vi è dubbio d'altra parte che la puntualità, unita alla perfezione tecnica, costituiscono le due componenti essenziali per l'ottimale funzionamento di un ferrovia.

In una sezione della mostra che tra poco verrà inaugurata viene sottolineato, a tal proposito, come *«le sempre più complesse e articolate strutture ferroviarie europee dell'epoca, per ottenere efficienza e sicurezza di funzionamento, avessero avvertito la necessità di una rigorosa impostazione organizzativa ed avessero preso come esempio più consono la secolare e consolidata esperienza operativa del mondo militare. Pure la MAR –viene ancora rilevato– si ispirò a quell'ormai collaudato modello organizzativo, improntato a rigide norme funzionali, procedurali e gerarchiche. Sia il personale dirigente che di servizio, viaggiante e di terra, ad esempio, rispecchiava nell'abito, nell'aspetto, nel comportamento le tipiche caratteristiche del militare. Le procedure e gli ordini di servizio, gli arrivi e le partenze dei convogli, i rapporti con i viaggiatori, erano soggetti ad un rituale ben preciso e rigoroso, talvolta anche avvincente, tale da rimanere a lungo impresso nella memoria collettiva»*.

Personalmente ricordo ancora ben distinta la suggestiva coreografica procedura di partenza del convoglio dalla stazione, da me vissuta più di una volta in tenera età: dapprima il classico perentorio invito fatto ad alta voce dai controllori: *«Signori in carrozza!»*, o nel nostro caso, più frequentemente: *«Bitte einsteigen!»*; *«pe-peee...»* suonava poi la tromba del capostazione ritto sul marciapiede a metà convoglio; *«fi-fiii...»* ripondeva con il fischietto il capotreno sul predellino di uno dei vagoni; *«huuut...»* confermava il macchinista con un breve fischio della locomotiva; poi il *«ciuf-ciuf-ciuf...»* degli stantuffi, prima lento, poi sempre più veloce: il treno, tra sbuffi di fumo ed una nuvola di vapore, scompariva lontano, lasciando una folla di curiosi lungo il binario della stazione ancora intenti a salutare agitando le mani o sventolando il fazzoletto.

Prima di concludere il mio discorso vorrei soffermarmi ancora brevemente su un ulteriore, a mio avviso, interessante particolare, riscontrabile spesso nei racconti e nelle narrazioni fatte dai primi viaggiatori in ferrovia: il dilungarsi, a volte anche minuzio-

samente, nella descrizione dello scompartimento delle carrozze, dell'arredamento, delle rifiniture. Non fanno naturalmente eccezione a questa consuetudine diversi scritti lasciatici da più di un passeggero che viaggiò sulla nostra ferrovia. L'interesse che i primi utenti dimostrarono per lo spazio racchiuso all'interno della carrozza ferroviaria deriva senza dubbio da una serie di sensazioni fisico-psichiche mai provate prima di allora. I viaggi dell'epoca preindustriale comportavano certamente per il passeggero non pochi disagi, dovuti sia alla relativa rozzezza dei mezzi di trasporto (almeno quelli destinati alla gente di basso e medio rango), sia alla precarietà dello sconnesso piano viabile. I rigidi e lisci binari ferroviari, i percorsi rettilinei, le curve ben studiate e raccordate, eliminarono in gran parte quei disagi provocati dai traballanti mezzi di trasporto eotecnici. Non eliminarono invece, almeno durante l'epoca pionieristica del trasporto ferroviario, altri inconvenienti altrettanto disagiati sia per il passeggero, sia soprattutto per il personale di macchina.

«Da un lato, —rileva ancora lo Schivelbusch— la ferrovia è contraddistinta da un movimento perfettamente privo di attriti, vissuto nelle prime descrizioni come «volo»; ma, al tempo stesso rotaia e ruota producono anche una vibrazione di nuovo tipo che non ha nulla in comune con gli scossoni di un viaggio in carrozza su una strada normale. Causa di questa vibrazione sono l'esatto l'incastro fra rotaia di ferro e ruota di ferro, la velocità e, in particolare, gli intervalli tra le rotaie. ... In questo caso i colpi sono così brevi e si susseguono con tale rapidità da non essere più percepiti come isolati, ma come uno stato di continua vibrazione».

Vibrazioni che provocano spesso, dapprima un comprensibile stato di euforia seguito poi da stress psico-fisici e piccoli disturbi, specialmente in chi si trovava alla prima esperienza di un viaggio in ferrovia. È evidente che quanto stiamo ora considerando si riferisce naturalmente alle ferrovie dell'epoca MAR, essendo l'odierno comfort del viaggio in treno del tutto mutato, ormai su quasi tutte le linee.

L'assorbimento delle vibrazioni e dei continui colpi ritmati era affidato allora in gran parte al solo arredamento dello scompartimento. Naturale risulta pertanto il fatto che il passeggero considerasse con un interesse del tutto particolare la forma, la natura, le rifiniture dei sedili, l'isolamento acustico dello scompartimento, e tutti quei piccoli particolari atti a prevenire od a rimuovere, almeno in parte, quelle nuove sgradite sensazioni fisiche che furono poi definite come *«patologia del viaggio in treno»*. Era anche naturale che chi in quell'epoca viaggiava nello scompartimento di prima classe, con le sue eleganti poltroncine di velluto, imbottite e molleggiate, fosse guardato con un certo rispetto, non disgiunto da una punta di invidia da tutti coloro, ed erano certa-

mente i più, che non potevano permettersi il lusso di un posto in quella carrozza privilegiata.

Da tutto quanto sopra considerato mi sembra, per concludere, ne scaturisca l'immagine di una ferrovia piccola, modesta sì, ma perfettamente al passo con i tempi. Fino allo smembramento subito a seguito dei tragici eventi del primo conflitto mondiale la MAR fu una linea in continua ascesa, ben curata, ben organizzata, assai frequentata, con un avvenire destinato alle più rosee previsioni. I progetti di prolungamento fino a Tione attraverso il Passo del Durone e di collegamento con Trento attraverso la valle del Sarca e il Bus di Vela, come pure il progetto di elettrificazione dell'intera linea, furono ad un passo dalla loro realizzazione; fu solamente la cupa situazione politico militare che precedette i tragici eventi del 1914, che ritardò prima ed impedì in seguito qualsiasi ulteriore sviluppo.

La rinata MAR del 1920 non fu poi che una brutta copia della precedente.

Varie furono le ragioni che portarono alla sua decadenza, nonostante il tentativo di riabilitazione, fatto nel 1925, con il prolungamento del percorso fino alla stazione di Rovereto.

Le principali cause, a giudizio del sottoscritto, possono essere ritenute le seguenti:

- la sommaria ristrutturazione della linea avvenuta nel dopoguerra ed il mancato rinnovo del materiale rotabile, non più al passo con i tempi;

- la costruzione all'inizio degli anni Trenta della nuova strada automobilistica Riva-Rovereto e delle due Gardesane, che consentirono ai mezzi viaggianti su strada un più veloce collegamento tra la Val Lagarina e i centri del Garda, compresi quelli a sud, prima raggiungibili solamente via lago.

- A questi fattori di natura prettamente tecnica, vanno inoltre aggiunte delle cause dovute al particolare momento politico. Certamente il regime di allora, non considerava con molta simpatia una struttura che poteva a molti ricordare, magari con una punta di nostalgia, il vinto «oppressore»; la retorica di regime, poi, fatta propria la teoria del movimento futurista esaltante la velocità come entità culturale, ne dette il colpo di grazia: le vie imperiali realizzate dalla nuova «romanità» erano destinate ad accogliere i nuovi potenti veloci automezzi; finiva l'epoca della trazione paleoindustriale a carbone ed iniziava quella della elettricità e del petrolio; le piccole ferrovie, come la MAR altro non erano ormai se non un peso o addirittura una vergogna per l'immagine di un'Italia imperiale.

Interessante quanto scrisse allora Rodolfo Bonora in suo studio conservato dattiloscritto presso la Biblioteca Civica di Rovereto⁴⁾: «Nel 1936, agli 8 novembre, è stato trasformato il servizio

ferroviario in automobilistico. Questo mutamento era già stato affacciato come necessario, per rendere la gestione [della ex MAR] attiva, nel 1933. Tuttavia la ferrovia a vapore sotto Canobbio⁵⁾, che aveva ridotto il personale da 96 a 25 agenti, compreso il direttore, non faceva cattivi affari. Le vivaci proteste piovute da ogni parte della regione del Garda, del Sarca e di Vallagarina, qui [a Rovereto] ed al Ministero delle comunicazioni, a Trento e a Bolzano, non valsero a distogliere Società e Governo dal divisamento preso. Era naturale che la scomparsa di questa vecchia linea allarmasse tutti, perché tutti prevedevano una rovina economica... L'attuale servizio automobilistico, sebbene buono, —conclude l'autore— non può sostituire una linea ferroviaria...»

In tal modo la MAR subdolamente e, diciamo pure, cinicamente fu immolata sull'ara della pomposa retorica ufficiale.

Fin qui la mia personale, forse anche un po' commossa, rievocazione della MAR. Ritengo opportuno, per chi ha la cortesia di seguirmi ancora per qualche istante, aggiungere alcune brevi note illustrative sulla mostra che tra breve verrà aperta.

Preciso innanzitutto, e tengo a sottolinearlo, che si tratta di una mostra su cosa fu e cosa significò la MAR, non certamente una semplice rassegna di immagini inerenti la MAR. Gli organizzatori si sono sforzati infatti di evidenziare i molteplici aspetti di questa ferrovia attraverso documenti, disegni, grafici e foto, privilegiando, per quanto possibile, l'indagine storica, economica e culturale.

La mostra è sviluppata in varie sezioni che descrivono vicende e caratteristiche della MAR: gli studi preliminari, la contrastata relizzazione, il tracciato, il materiale rotabile, il personale dirigente e di servizio, il successo iniziale e lo sviluppo nei primi decenni di vita, la decadenza postbellica, i tentativi di ridare lustro e funzionalità alla piccola ferrovia ed infine la sua definitiva soppressione; conclude la mostra un accenno alle ferrovie simili alla MAR e ad essa quasi contemporanee, con lungimiranza invece conservate e oggi ancora funzionanti in territorio austriaco, preziosi irripetibili documenti di archeologia dei trasporti.

Durante il lavoro preparatorio ci siamo accorti che la mole del materiale a nostra disposizione avrebbe richiesto una struttura espositiva ben superiore a quella prevista. Siamo stati costretti pertanto a una accurata cernita di quanto raccolto, sacrificando anche una parte del materiale fotografico e documentaristico, quale ad esempio il dettagliato ed esteso profilo longitudinale di progetto. Ritengo tuttavia che quanto è stato scelto e viene ora presentato, offra una esauriente panoramica sulle caratteristiche e le vicende di questa piccola, ma importante, ferrovia, sicuramente cara a tutti noi, della quale non ci stancheremo mai di rimpiangere la scomparsa.

5. L'ing. Ernesto Canobbio era titolare della Società che aveva la gestione del servizio di Navigazione sul Garda e che ottenne successivamente anche la gestione della ex MAR.

Una ferrovia per il turismo della Mitteleuropa

prof.ssa Marta Marri Tonelli

Ciò che voglio proporre –a conclusione di questa giornata– è una breve panoramica sul periodo che precedette e seguì la nascita della ferrovia Mori-Arco-Riva.

Quella che l'architetto Nones, nel suo libro *Storia di una ferrovia*, ha chiamato «l'epoca d'oro della MAR» fu anche –per il Trentino– l'epoca d'oro del turismo mitteleuropeo. Un periodo irripetibile, durante il quale le rive trentine del lago di Garda –allora facenti parte del Kronland Tirolo e quindi della monarchia asburgica– divennero un importante polo d'attrazione per la clientela aristocratica e internazionale della cosiddetta Belle Epoque.

Rievocare quell'epoca ci permette quindi non solo di comprendere una delle principali motivazioni che portarono alla realizzazione della linea Mori-Arco-Riva, ma anche di riandare alle radici del fenomeno turistico, di riflettere su quello che fu un momento chiave per il territorio della valle del Cammas e del bacino gardesano.

La sponda settentrionale del lago di Garda è stata da sempre, per il viaggiatore proveniente dal Nord, il luogo del primo, esaltante impatto con un mondo diverso, con la distesa azzurrissima del lago, a perdita d'occhio verso la pianura, con la solarità del Sud, con i suoi colori, con la mediterraneità della sua vegetazione. Già tra il '600 e il '700, all'epoca del cosiddetto Grand Tour, spesso i giovani aristocratici del Nord, in viaggio di studio, decidevano di fare una diversione del cammino che doveva condurli lungo la val d'Adige verso l'Italia, per una breve sosta sulle sponde del Garda. Non possiamo considerarli turisti, naturalmente, né turista si può ancora considerare il grande Goethe che, nel 1786, anch'egli in viaggio verso l'Italia, ci lasciò una descrizione scritta delle sue tappe nel Trentino (a Trento, a Rovereto, a Torbole) che fece del suo itinerario un percorso classico, seguito poi da tante successive generazioni di tedeschi.

Non era ancora l'epoca del turismo, quella di Goethe, anche se già cominciava la diffusione a stampa di Guide per i viaggiatori, quelle Guide che furono per molti anni praticamente l'unico veicolo pubblicitario delle bellezze dei vari luoghi.

Fu nella prima metà dell'800, in seguito ai profondi mutamen-

ti sociali seguiti alla rivoluzione francese e alla nuova visione della natura diffusa dal Romanticismo, che la pratica del viaggio –viaggio inteso non più soltanto come occasione di studio e conoscenza, ma anche di distrazione, di cura e di riposo– cominciò a diffondersi.

Non più unicamente gli aristocratici e gli artisti ma anche i rappresentanti della borghesia più agiata cominciarono ad ingrossare le file dei forestieri che eleggevano a mèta dei loro viaggi e delle loro vacanze i luoghi noti per la bellezza del paesaggio e per le virtù salutarie del clima.

Il crescente flusso dei viaggiatori e la nascente coscienza che la sua incentivazione avrebbe portato alle località prescelte vantaggi economici fece comprendere che era indispensabile migliorare anzitutto le vie di comunicazione, adattandole alle diverse esigenze. Si moltiplicarono i progetti per nuove strade, più comode e veloci e si assistette, durante tutta la prima metà del secolo, a varie realizzazioni.

Ma tutto ciò non sarebbe bastato a dare allo sviluppo turistico la spinta decisiva. I viaggi restavano pur sempre scomodi, troppo lenti e spesso troppo dispendiosi. La spinta decisiva venne da una delle rivoluzionarie innovazioni tecniche dell'era industriale: dalla ferrovia. Fu proprio la ferrovia –che rendeva i viaggi, soprattutto i lunghi spostamenti, più comodi, più confortevoli ed estremamente più veloci– a permettere la crescita di un turismo che in pochi decenni divenne –se prendiamo le dovute distanze dall'accezione odierna del termine– quasi di massa.

Già dal 1859 cominciò a funzionare la linea Bolzano-Verona; anche nel Tirolo (come nelle altre parti dell'Impero) i lavori di costruzione di varie linee ferroviarie si susseguirono: nel 1858 si costruì il tratto Kufstein-Innsbruck; nel 1864 venne iniziata la costruzione della ferrovia del Brennero i cui lavori terminarono nel 1867. I tempi di percorrenza –rispetto a quelli di una carrozza a cavalli– apparvero subito dimezzati. Poco dopo fu realizzata la linea ferroviaria della Val Pusteria, che permetteva il collegamento del Tirolo con la capitale della Monarchia. Seguirono altre realizzazioni, che non cito. Di fatto agli inizi degli anni 80 dell'800 il Tirolo era percorso da una articolata rete ferroviaria ed era collegato alle principali linee ferroviarie internazionali.

Il flusso turistico da tutte le terre della Monarchia divenne in breve molto intenso (tra i vari fattori che concorsero ad incentivarlo vorrei ricordare, ad es., anche il fatto che intorno al 1870 la Germania e l'Austria avevano concesso ai loro funzionari ferie libere e retribuite) e una parte notevole di esso si dirigeva verso le sponde settentrionali del Garda che –ricordiamolo– erano divenute dal 1866, con il passaggio del Veneto all'Italia, il lembo più meridionale dell'Impero austro-ungarico (il «giardino meridiona-

le dell'Austria», come qualcuno le ha definite).

Qui i forestieri (così venivano definiti i turisti) potevano trovare, senza uscire dai confini dell'Impero appunto, la suggestione di un paesaggio incantevole, la dolcezza di un clima privilegiato, un folclore «tipicamente italiano» ed in più un'organizzazione ormai ben avviata, rivolta ad offrire agli ospiti Hotel prestigiosi, servizi accurati e tutto quanto potesse rendere il più possibile piacevole il soggiorno ad una clientela d'élite che, se da un lato poteva permettersi di spendere, esigeva in cambio adeguati servizi.

Il nuovo fenomeno turistico, che stava divenendo un fattore di primaria importanza per le economie locali, mobilitava dunque in più direzioni l'imprenditorialità dei centri che più ne risentivano gli effetti. Se Riva e Torbole andavano via via accrescendo le loro strutture ricettive e migliorando la propria offerta, ad Arco si era andato contemporaneamente sviluppando, a partire dal 1871 e ad opera soprattutto di imprenditori tedeschi, il fenomeno Kurort.

La nuova lussuosa Città di cura (il Kurort più meridionale della monarchia asburgica) era sorta –al di fuori del centro storico preesistente– sul modello delle realizzazioni consimili esistenti in altre località del Tirolo e dell'Austria, e soprattutto sul modello della già famosa Merano. Nume tutelare ne era l'arciduca Alberto –zio dell'imperatore Francesco Giuseppe– il quale, a partire dal 1872–, aveva cominciato a costruirvi la sua fastosa residenza.

Intorno al centro della Città di cura (alla Kurplatz, al Kurhaus, al Kurcasino, al Kurmittelpavillon) andavano velocemente sorgendo lussuosi alberghi, ville, strade panoramiche, passeggiate. Vi si andavano impiantando specie floreali importate che ne facessero una città-giardino, una sorta di esotico Eden.

Arco dunque –cittadina agricola di appena 2500 abitanti, che usciva tra l'altro da un periodo economico particolarmente critico– stava divenendo uno dei centri di cura più eleganti e rinomati della monarchia austro-ungarica. Non erano solo il clima, il paesaggio, le strutture terapeutiche ad attirarvi il fior fiore degli aristocratici, ma soprattutto la presenza dell'arciduca Alberto e della sua corte, la possibilità di venire a contatto con tante teste coronate, di frequentare un ambiente raffinato ed esclusivo. Le Guide turistiche, numerose ed estremamente dettagliate, esibiscono –tra le varie informazioni rivolte ai potenziali ospiti– lunghi elenchi di personaggi di prestigio che hanno frequentato il Kurort, ed anche i giornali si compiacciono di riportare, giorno per giorno, i nomi più in vista tra la nobiltà in arrivo e in partenza da Arco. Per curiosità cito qualche nome, tratto da una Guida del 1887: tra i regnanti: Sua Maestà la regina Maria di Baviera; sua maestà il re Alberto di Sassonia con S.M. la regina Carola. Tra le altezze imperiali: l'arciduca Rodolfo, principe ere-

ditario; l'arciduca Eugenio, l'arciduca Guglielmo, l'arciduca Federico ed altri, naturalmente con le relative arciduchesse; tra le altezze reali: il duca Filippo e la principessa Amelia di Wurtemberg, il duca di Nassau, il duca von Kastor ecc. Tra le «semplici» altezze: la principessa di Montenegro, la principessa Abamelech di S. Pietroburgo e così via.

Le Guide naturalmente evidenziano anche il numero via via crescente degli ospiti; se la stagione 1872-73 aveva fatto registrare 226 presenze, quella 1885-86 poteva già vantare 1271. Possono sembrarci cifre esigue, e lo sarebbero –anche in rapporto ai tempi– se le confrontassimo con le molto più numerose presenze turistiche di Riva. Ma si trattava, ripeto di una clientela esclusiva, i cui soggiorni erano del resto spesso di lunga durata.

Non a caso mi sono dilungata a parlare di Arco, dal momento che fu proprio l'esistenza di un Kurort di tale fama e prestigio ad Arco che contribuì a fornire la spinta decisiva per la realizzazione –da lungo tempo auspicata– di una linea ferroviaria che mettesse in collegamento i centri della conca gardesana e delle valli circoscrivine con la rete ferroviaria internazionale.

Anche se già nel 1870 –come ben documenta nel suo libro l'arch. Nones– l'intraprendente e lungimirante borghesia rivana aveva a più riprese affrontato il progetto del collegamento ferroviario con la linea del Brennero, fu in buona parte la potenza economica della classe dirigente tedesca del Kurort arcense e furono soprattutto gli stretti rapporti che tale classe dirigente, e gli stessi ospiti di cura, avevano con Vienna ad appianare tutte le difficoltà, ad ottenere le concessioni definitive e i necessari finanziamenti.

Con l'entrata in funzione della MAR la stazione di Mori divenne il capolinea obbligato per la totalità dei turisti che affluivano nel Basso Sarca provenienti da tutte le direttrici del Nord: dalla linea che partiva da Budapest (Graz, Klagenfurth, Villach, Lienz, Dobbiaco, Fortezza...), dalle diverse che si diramavano da Vienna, o da Praga, o ancora da Danzica, da Amburgo, da Amsterdam, da Basilea.

Prima dell'entrata in funzione della ferrovia MAR, accadeva invece spesso che i viaggiatori preferissero scendere alla stazione di Rovereto e prendere da lì la carrozza che li avrebbe trasportati a destinazione.

Erano le stesse Guide turistiche a consigliarlo, specie nell'eventualità che si dovesse pernottare in loco. Si trattava –aggiungevano le Guide– soltanto di mezz'ora in più di carrozza e «le tasse di viaggio sono uguali».

Bisogna però dire che il percorso in carrozza da Mori al Garda fu fino al 1884 quando la strada esistente venne migliorata –piuttosto scomoda e disagiata. Tanto è vero che le Guide indica-

vano come alternativa per giungere ad Arco e al lago la discesa del treno alla stazione di Trento («cinque stazioni prima di Mori») e poi il viaggio in carrozza. piuttosto lungo (più di 4 ore) ma pittoresco, attraverso il Buco di Vela, Vezzano (dove si incontrava il primo albero di olivo), il romantico lago di Toblino e la nuova strada delle Marocche.

Divenendo capolinea della MAR, Mori Stazione si attrezzò ad offrire ai sempre più numerosi viaggiatori in arrivo e in partenza servizi adeguati e l'Hotel Stazione soprattutto, con annesso ristorante, divenne un comodo ed accogliente punto di riferimento.

I tempi di percorrenza sulla nuova linea ferroviaria non erano, rispetto a quelli di un viaggio in carrozza, molto inferiori, ma in compenso il viaggio era molto più comodo e del resto la lentezza dei convogli dava l'opportunità ai passeggeri di godere tranquillamente della suggestione del paesaggio, grazie anche ad un tracciato che sembrava costruito ad hoc per aprire via via davanti agli occhi del viaggiatore gli scenari più affascinanti.

Il successo della nuova ferrovia fu subito evidente, superiore alle più ottimistiche previsioni. Ed il flusso turistico subì –proprio grazie alla MAR– un incremento decisivo, destinato ad aumentare di anno in anno. Si può tranquillamente affermare che fu proprio con l'entrata in funzione di questo collegamento che il turismo della conca del Basso Sarca entrò nel suo «periodo d'oro», assumendo i caratteri di una vera e propria attività industriale, capace non solo di apportare notevolissimi benefici materiali ma anche di influire profondamente e stabilmente sull'assetto socio-economico delle varie comunità.

Alcune cifre –che si riferiscono al 1901 (a 10 anni cioè dall'entrata in funzione della MAR) e agli anni immediatamente successivi, possono darci concretamente un'idea del fenomeno: tra il 1901 e il 1904 la città di Riva vide triplicare il suo movimento forestieri.

Secondo la Statistica ufficiale dell'I.R. Luogotenenza, essa fu frequentata nel 1901 da 10.489 forestieri, che nel 1904 erano diventati ben 30.547. Se si pensa che nel 1904 i forestieri erano stati in tutto il Trentino 110.220, risulta che il movimento turistico della sola Riva costituiva quasi un terzo del totale.

Il rinomato ed aristocratico Kurort di Arco aveva ospitato nello stesso anno 1904 3.604 forestieri, con una crescita comunque notevole rispetto ai poco più di mille che vi avevamo visto nel 1886.

E si trattava di una clientela veramente internazionale. Se vogliamo citare altre cifre statistiche rileviamo che dei 37.600 forestieri che soggiornarono a Riva nel 1906, oltre a quelli provenienti dalla Germania e dall'Austria –che facevano naturalmente la parte del leone con quasi il 65% del totale– 876 provenivano

dall'Ungheria, 902 dalla Russia, 744 dall'Inghilterra, 576 dalla Francia, 258 dalla Bosnia-Erzegovina, 228 dagli Stati Balcanici, e ancora 1.495 arrivavano da Stati europei non specificati. Ce n'erano poi 392 provenienti dall'America e 960 da altri paesi extraeuropei. Circa 1/10 erano gli ospiti giunti dall'Italia (3.727) e infine 4.289 quelli che venivano da varie località del Trentino e del Tirolo.

Ci si rende conto che il «trenino» della MAR –come comunemente veniva chiamato per essere a scartamento ridotto– anche escludendo il traffico merci, aveva il suo bel da fare, se oltretutto a questi forestieri aggiungiamo i viaggiatori locali.

E aveva da fare in tutte le stagioni. Il flusso dei forestieri non conosceva infatti soste. Se le località sul lago vivevano la loro piena stagione turistica in primavera e in autunno (d'estate il flusso era minore perché il clima era considerato troppo caldo dai turisti del Nord), la città di Arco funzionava a pieno ritmo d'inverno. La stagione del Winter-Kurort durava infatti da ottobre ad aprile.

Già nel 1898 le corse giornaliere da e verso Mori furono portate da 4 a 6 e qualche anno dopo divennero 8 (la prima partenza da Mori era circa alla 8 del mattino, l'ultima circa alle 10 di sera, con intervalli più o meno di due ore tra una corsa e l'altra).

Voglio citare ancora qualche cifra –anche per sfatare l'idea, idea sviluppatasi in epoca successiva e divenuta poi luogo comune– che il ruolo svolto dalla linea della MAR fosse secondario: da una statistica della Camera di Commercio e dell'Industria di Rovereto relativa al movimento ferroviario per l'anno 1907 risulta che in quell'anno furono trasportati 50.454 passeggeri in I classe e ben 203.832 in III classe, più 9.563 soldati. Il movimento delle merci –sui 32 carri merci complessivi– ammontò a 25.474 tonnellate.

L'ottimo andamento della ferrovia, il suo traffico sempre crescente, i suoi proventi, attivi sia per il movimento industriale che per il flusso turistico, portarono a più riprese ad auspicare la sua trasformazione da linea a scartamento ridotto a ferrovia a scartamento normale ed il suo prolungamento fino a Rovereto.

Erano quelli del resto anni di grandi progetti ed in questi progetti gran parte aveva lo sviluppo delle vie di comunicazione. Impellente era sentita specialmente l'esigenza di un collegamento via terra con il Sud del lago. Avveniristici progetti stradali e ferroviari cominciarono a riempire le prime pagine della stampa locale, specie dal momento in cui, col crescere delle tensioni internazionali, andò lievitando il timore di una progressiva germanizzazione del Garda. Già nel 1905, oltre ad una ferrovia Riva-Trento, si pensava ad una linea gardesana Riva-Verona e viceversa che avrebbe potuto congiungere le due città in meno di

un'ora e mezzo. Anche Rovereto, nella prospettiva –che sembrava ben avviata– di una normalizzazione della MAR e di un suo prolungamento, appariva fortemente interessata al progetto.

Si pensava anche, contemporaneamente, a strade carrozzabili da Riva a Malcesine e da Riva a Limone (che allora si chiamava Limone San Giovanni), strade il cui progetto –si diceva– «non ostacolava affatto quello più grandioso e dispendioso della ferrovia».

Ma tutti questi progetti stradali e ferroviari venivano puntualmente contrastati, per ragioni strategiche e militari, dall'Austria.

Come curiosità ricordo che, in questa febbre di iniziative legate alla viabilità e collegate comunque al fenomeno turistico, ci fu anche la proposta di un «tram elettrico» che «partendo da Riva facesse il giro circolare di Varone-Romarzollo-Arco-Torbole e Riva» e che sarebbe stato –cito le testuali parole apparse sulla stampa dell'epoca– «un divertimento per i forestieri che con una viaggio attraverso la bellissima vallata del Basso Sarca avrebbero la maniera di vedere tutti questi luoghi incantevoli» (1907); altra idea fu quella, nel 1911, di una filovia Nago-Torbole.

Euforia di un periodo che sembrava avviato verso sempre maggiori realizzazioni e che invece si avvicinava al tramonto.

Di lì a pochi anni il primo conflitto mondiale avrebbe cancellato definitivamente quell'epoca.

Dopo la catastrofe della guerra il trenino della MAR avrebbe ripreso i suoi viaggi, ma in un contesto profondamente mutato. La sua «epoca d'oro» era definitivamente conclusa.

Ringraziamo i relatori e diamo la parola al dott. Emilio Betta che ha prenotato un intervento che credo molto interessante. Egli parlerà brevemente del progetto riguardante la nuove ferrovie con una nuova tecnologia della Fiat-Matra e sul significato che questo tipo di progetto potrebbe avere per regioni come la nostra.

dott. Emilio Betta

Approfitto di questa occasione presentata dalla mostra per fare alcune considerazioni molto valide sul progetto che stiamo elaborando.

È un progetto diciamo a sede europea, che riguarda tutto il Garda da Toscolano Maderno a Limone, Riva, Torbole e Malcesine, Torri del Benaco, dove un sistema integrato di trasporti dovrebbe consentire la valorizzazione ambientale della zona. Già la Comunità europea si è espressa recentemente per finanziare e aiutare la realizzazione dell'opera, finalizzata a ridurre il trasporto privato e ad integrarlo con il pubblico.

Conoscere il passato serve per programmare il futuro, nel senso che rivedendo la progettazione dei nostri predecessori, «vecchia» di oltre 100 anni, notiamo che avevano una logica che oggi è all'avanguardia. I mezzi tecnologici della ferrovia sono notevolmente superati, perché sappiamo che con l'alta velocità si va a 400 km all'ora, però quello che veniva proposto, lo troviamo valido.

Noi abbiamo fatto alcune analisi, e adesso vi darò alcuni dati; il traffico di attraversamento di Mori è, mi pare, 14.000 automobili al giorno, i camion 800 al giorno, o comunque sono di quell'ordine di media giornaliera calcolata tramite una formula di livello europeo, e è previsto nei prossimi 10 anni una media di 50.000 autoveicoli al giorno. Allora: qual'è il sistema che consente la mobilità di collegamento tra il Garda e la grande viabilità, è ancora l'automobile o possono essere considerate altre formule? Il concetto su cui ci si basa è quello di dire che se dobbiamo potenziare qualche cosa, potenziiamo la viabilità su sede riservata. Ciò può essere un trenino, può essere una navetta, può essere un metrò, può essere un veicolo intermodale, può essere un tram dell'ultima generazione.

La previsione nell'imminente è un milione di tonnellate di merci, perché bisogna pur far vivere le realtà esistenti nel Basso Sarca e circa un 50.000 veicoli di transito, e quindi qualcosa bisogna che venga modificato.

Allora si è trattato di prendere in mano quello che i nostri avi avevano studiato e si è pensato di utilizzare il vecchio sedime della MAR.

La progettualità dei nostri predecessori è da aggiornare; ma essi avevano già pensato a modificarla: collegamento con la stazione di Rovereto, una nuova galleria, ecc.; avevano capito che doveva essere potenziato questo sistema di trasporto.

Adesso è stato fatto uno studio di prefattibilità da grosse aziende internazionali che propongono un veicolo tramviario dell'ultima generazione, cioè non il tram tradizionale, ma un tram che in 7 minuti porta da Mori al Lago di Garda e con una frequenza elevata, non fa rumore perché ha le rotaie di gomma e avanti di questo passo.

Questa è la prima tratta di collegamento con il Lago di Garda; dopo dobbiamo pensare che il bacino deve essere ampliato per evitare i vecchi disagi; dove c'è una forte affluenza turistica, il turista arriva, sta lì una settimana, lascia l'autovettura, poi se la riprende e se ne va.

Tornando al discorso dell'aristocrazia mitteleuropea di cento anni fa, vale anche per il prossimo futuro, perché il Lago di Garda anche per le sue dimensioni dovrà avere una clientela limitata, cioè non potrà assorbire più di tanto, per via dei carichi antropici. Quindi ci sarà una selezione della clientela, collegata al discorso dei treni ad alta velocità. Ci troveremo di fronte al cittadino europeo che andrà a farsi il fine settimana sul Lago di Garda, che utilizzerà il veicolo tramviario o ferroviario con l'alta velocità, arriverà in 30 minuti da Innsbruck, o in un'ora da Monaco, scenderà a Riva e poi in un'altra mezz'ora arriverà a Malcesine.

Quindi un'ora e mezza da dove ha il luogo di lavoro a dove ha il luogo di divertimento.

Per dare un'ultimo valore, che forse fa impressione, secondo delle proiezioni nei prossimi 10 anni ci sarà sette volte di più turismo sul Lago di Garda che attualmente.

La risposta deve essere data oggi, perché per realizzare queste cose occorrono almeno 4-5 anni. Grazie.

prof. ing. Carlo Benedetto

Il dott. Betta ha accennato al fatto che le cose studiate nel passato, hanno ancora oggi la loro validità.

Io mi permetto di andare un pochetto oltre, secondo me gli studi che si facevano nel passato, erano studi; quello che si fa oggi spesso non sono studi, ma sono solo chiacchiere. Io vorrei qui il conforto dell'architetto Nones, il quale, amante com'è di questa infrastruttura ferroviaria, sicuramente avrà esaminato e visto i disegni ed alcuni allegati progettuali che sono stati elaborati per questa infrastruttura, o se non ha visto questo, avrà visto sicura-

mente, elaborati progettuali realizzati trent'anni, cinquant'anni, sessant'anni fa.

Bene! Se li poniamo a confronto con gli allegati progettuali che oggi vengono elaborati con l'ausilio dei più sofisticati sistemi di disegno automatico, scopriamo che oggi dai nostri studi tecnici escono fuori cose che fanno veramente rabbrivire. Che cos'è successo in questi ultimi anni con una accelerazione incredibile?

È venuta a mancare la **cultura del progetto**, per cui il fatto che gli studi del passato siano ancora validi, non è un loro merito, è un totale demerito del nostro attuale impegno nel cercare di affrontare certi problemi in chiave sistemica; cioè oggi probabilmente l'interesse immediato e diretto che c'è nella realizzazione di un'opera (parlo di interessi finanziari, per parlare di quelli puliti), è tale che ogni altra considerazione passa in secondo piano.

La prima osservazione che faccio in facoltà per richiamare l'attenzione dei miei studenti e anche il loro interesse professionale per quando saranno un po' più grandi, è quella di ricordare loro quanto costa un'infrastruttura autostradale: costa quando va bene 50 miliardi a chilometro, 50 milioni al metro, per ogni metro lineare.

Ecco quando la situazione è di questo tipo è chiaro che la cultura progettuale spesso diventa l'ultimo elemento significativo nella gestione di tali risorse finanziarie.

La conseguenza è questa: che gran parte degli sfasci che si sono verificati, gran parte delle istanze, compresa in primis, l'istanza ambientale di cui oggi si parla e perdonate qualche volta si straparla, è la conseguenza del fatto che certe progettazioni sono state fatte in assoluto dispregio di quello che era il vincolo al contorno. Non sto facendo discorsi locali anche perché le mie conoscenze locali, sono molto limitate; purtroppo svolgo un'attività istruttoria, sono Presidente della Commissione di VIA per le grandi opere civili, svolgo un'attività che mi ha messo in una certa situazione nell'ambito della quale leggo oggi proposte progettuali che sono veramente a volte ignominiose, giustificate solo per la cifra.

Capite cosa vuol dire quando questi discorsi li traduciamo in ambienti come quello nel quale oggi ci troviamo che hanno una criticità, una sensibilità incredibile, dove modificare qualche cosa vuol dire innescare dei fenomeni irreversibili di degrado enorme.

Quindi ben venga dott. Betta una rilettura in senso critico, attento, molto meditato di tutto quello che i nostri antichi hanno detto, perché avevano degli strumenti a disposizione meno efficaci dei nostri e forse proprio per questo usavano più il cervello di quanto usassero gli strumenti semplicemente manuali.

La seconda considerazione è più tecnica, legata ad alcune

citazioni semantiche che hanno forse un significato per gli addetti ai lavori; quando si è parlato di sistema integrato dei trasporti, studio di prefattibilità, veicoli tramviari di ultima generazione, sono modi di esprimere certe ipotesi interventuali significative. Sistema integrato dei trasporti vuol dire tentare di analizzare il trasporto come un atto unitario e non come l'insieme dello spostamento che posso realizzare con la macchina, a piedi, con la ferrovia, con la bicicletta. Spostarsi su scala territoriale ristretta vuol dire gestire in modo razionale diverse modalità di movimento ognuna delle quali ha sue vocazioni, suoi vincoli e sue efficacie. Quindi parliamo un linguaggio che sia comprensibile a tutti; perché i problemi ambientali, i problemi dei trasporti, i problemi della vita quotidiana, sono problemi per tecnici specialistici, ma sono soprattutto i problemi della gente che all'interno di certi territori vive e sviluppa la sua attività economica e per i quali in primis bisogna muoversi con un particolare rispetto per la gente, alla quale si deve dire cosa vuol dire fare un certo intervento, in un certo modo e bisogna dire quali sono le ricadute positive e negative di quell'intervento. Io ormai ho fatto della questione ambientale, la mia bandiera di vita, e devo dire la verità è anche piuttosto pesante, visto e considerato che potrei stare molto più tranquillo dietro una cattedra accademica; però ci credo a queste cose. Dobbiamo sforzarci il più possibile per tradurre questi discorsi in discorsi concreti di immediata comprensione della gente.

L'ultima cosa che lei ha citato, dott. Betta, è quella relativa all'alta velocità, cioè si stanno progettando delle linee che dovrebbero consentire la mobilità sul territorio nazionale a livello dei 250, 300 km all'ora e previsto l'esercizio per i 250 km all'ora, per cui si potrà andare in 50 minuti da Roma a Napoli, si potrà andare in tre ore da Roma a Milano, per cui si cambierà la geografia dell'Italia. L'Italia è sempre stata un qualche cosa di lungo, diceva qualcuno una portaerei, diceva qualcuno una penisola; una cosa di lungo proiettato nel Mediterraneo; sta per diventare qualche cosa di corto e tozzo, proprio perché il sistema infrastrutturale ne cambierà la forma non ovviamente in rapporti metrici, ma in rapporti temporali.

La citazione dell'alta velocità, a questo punto è importante perché a fronte di un intervento destinato a cambiare la geografia sociale ed economica d'Italia, noi non abbiamo uno studio serio su quello che può essere la ricaduta urbanistica d'un processo di questo tipo.

Cosa vuol dire portare due città, che oggi sono a quattro ore o a tre ore di distanza, ad una distanza equivalente dell'ora? Questo cambia tutto, cambia il mondo; possiamo noi continuare ad andare avanti dicendo: «Ma poi probabilmente succederà questo, o quest'altro». È lo stesso identico discorso che fanno alcuni,

quando nell'anno di grazia 1992 dicono: «È opportuno fare quella strada, perché porterà sviluppo alle economie locali, perché quella strada non costerà molto»... ecco, oggi dobbiamo piantarla di muoverci sul piano del sentimento o dell'intuizione, abbiamo dei riferimenti tecnici e scientifici sicuramente validi che ci devono consentire di esaminare questi problemi con la dovuta attenzione preventiva per evitare che dopo si verifichino dei danni incredibili. Voi potete forse pensare che questo non sia un discorso di particolare rilevanza mentre stiamo parlando di Mori-Arco-Riva, cioè di una porzione di territorio nazionale relativamente ristretta; e invece è un argomento sicuramente legato alla situazione di Mori-Arco-Riva, per tanti motivi; il primo perché il territorio nazionale è fatto di tante parcelle territoriali per ognuna delle quali è necessario mantenere certi livelli di equilibrio; secondo perché la gravità dei problemi non si misura dalla dimensione, dal numero di persone, di movimento e di merci, ma si misura dal rapporto tra questa gravità e la sensibilità e la criticità dei territori sui quali ci si muove; terzo motivo per cui io credo sia estremamente importante richiamare questa problematica a questo livello è perché vorrei ricordare che la soluzione dei problemi dei trasporti, non è soltanto la soluzione di un problema che possa essere gestita col nuovo mezzo, col veicolo dell'ultima generazione o con la tecnologia più spinta, ma è un problema che può essere risolto soltanto riuscendo a recuperare la gestione del territorio in chiave urbanistica, all'interno della quale i trasporti sono uno degli strumenti per realizzare certi indirizzi politici. Purtroppo l'urbanistica oggi per motivi diversi ha spesso fallito certi risultati, non per colpa della disciplina, ma del sistema che la circonda. Dovremmo fare dei grossi sforzi per cucire l'analisi scientifico-tecnica dei problemi con il governo politico del territorio, realizzato in maniera urbanistica.

[...]

arch. Nones

Per quanto riguarda i progetti della MAR posso assicurarvi che gli studi che ho potuto esaminare sono di un'accuratezza veramente da meravigliare; cent'anni fa ingegneri, tecnici, economisti portavano avanti un lavoro che sembra sia quasi prerogativa dei nostri tempi e della nostra informatica.

Lo studio dell'ingegnere Mutinelli del 1881, che è poi uno dei tanti che sono stati fatti per la realizzazione della MAR; conteneva un'indagine veramente dettagliata sulle merci che dovevano venir trasportate: oltre alle comuni merci, come i prodotti viti-vinicoli, addirittura parla di sommacco che veniva trasportata dal

Basso Sarca alla Vallagarina, parla di tubi in pietra di Arco, sappiamo che ad Arco esisteva una produzione notevole di tubi per condotte per fognature, parla del ghiaccio del Lago di Loppio, addirittura di foglie di lauro; sono delle minuzie che oggi ci fanno sorridere, ma che ci dimostrano come questi progetti siano stati veramente studiati.

Nelle vetrinette della mostra ci sono degli studi preliminari, dei progetti che avrebbero dovuto ampliare la MAR. Soltanto per uno abbiamo potuto esporre anche una planimetria e una sezione, era il progetto del collegamento tra Riva-Tione-Pinzolo; non per niente una delle locomotive della MAR è stata denominata Pinzolo, le altre tre si chiamavano Arco, Riva e Lago di Garda.

Abbiamo esposti anche altri progetti, tra cui un progetto di comunicazione con Trento attraverso il Bus di Vela e poi un progetto di comunicazione con Verona, attraverso la sponda orientale del Lago di Garda.

Ho avuto la fortuna di esaminare un progetto di trasformazione della MAR da linea di scartamento di 76 cm, a linea di un metro di scartamento e di contemporanea elettrificazione; questo è un progetto del 1911, un volume di notevoli dimensioni, che purtroppo oggi non è più visibile, perché è di proprietà privata ed è custodito assieme a quello che fu il decreto di concessione rilasciato per la MAR, su carta pergamena, in una cassetta di sicurezza a Como, da privati. Io, a suo tempo, ho avuto la possibilità di vedere, di fotografare e di prendere nota sia del decreto di concessione, con la firma autografa di Francesco Giuseppe, sia anche di questo progetto che è dettagliato e curato nei minimi particolari.

Questo progetto di trasformazione della MAR a scartamento di un metro, si rifà ad un programma che era in atto all'interno dell'impero Austro-Ungarico, cioè di trasformare le linee a scartamento di 76 cm. man mano che si dava l'occasione, in linee di un metro di scartamento; si vede che ormai le esigenze che si sentivano allora richiedevano questo nuovo particolare tecnico.

La MAR è stata la prima ferrovia in Sudtirolo di scartamento 76 cm, altre, molte altre vennero costruite ai confini orientali dell'Impero Austro-Ungarico, cioè in Boemia, Bosnia Erzegovina, ecc.

Nei primi anni della I^a Guerra Mondiale, venne dato il via alla costruzione di due altre linee ferroviarie, di cui già esistevano i progetti, che furono concepite come linee miste, come del resto era la MAR (la MAR è una linea mista a carattere civile e all'occorrenza trasformabile in linea a carattere militare), e precisamente la linea della Val di Fiemme e la linea della Val Gardena; linee che poi sono sopravvissute qualche decennio alla MAR.

Queste due linee furono realizzate con lo scartamento di 76 cm

perché il materiale rotabile disponibile in quel momento aveva questo scartamento, la MAR nei primi anni di guerra venne smantellata perché si trovava sul fronte e tutto il materiale rotabile venne avviato sulle due linee della Val Gardena, e soprattutto della Val di Fiemme; però le traversine che vennero poste, avevano una larghezza tale per cui si poteva trasformare in brevissimo tempo, togliendo i binari e lasciando l'armamento ligneo in loco, con grande facilità nello scartamento di un metro; questo sta a dimostrare, che se pur impellenti necessità belliche avevano consigliato di rifarsi a questo scartamento, già le previsioni di allora erano quelle di trasformarle appena possibile, nello scartamento di un metro. Questo è un particolare che sta a dimostrare come le previsioni ferroviarie che aveva predisposto l'impero Austro-Ungarico in quell'epoca erano molto lungimiranti e avevano delle scadenze a lungo termine, cosa che mi sembra sia di esempio per noi oggi.

*Il Presidente della Regione Trentino Alto-Adige
dott. Tarcisio Andreolli*

Signor Sindaco, la mia presenza vuol essere un significativo plauso per questa iniziativa.

Le numerose persone che sono qui nonostante la splendida giornata, testimoniano il grande interesse di questo convegno. Le relazioni sono state di grandissimo interesse, di grande significato.

Si è voluto rievocare la fine di un secolo, quando eravamo l'estremo meridione dell'Impero, e quando il fervore del progresso e della tecnologia applicata all'economia, per risolvere i grandiosi problemi di quel momento, ha avuto una stagione di grandi successi: qui si è rievocato l'epoca d'oro del turismo, ma non dobbiamo dimenticare che questo nostro Trentino oggi, rivive un'epoca d'oro, seppure in forme e modalità diverse.

Ed allora questo convegno di conoscenza, di rievocazione, di storia, diventa di estrema attualità, del resto anche l'ultimo intervento, che ha riagganciato i problemi di allora con quelli di oggi, ne è la migliore testimonianza.

Abbiamo sentito a sprone nostro con quanta capacità imprenditoriale per i mezzi di allora si riusciva ad affrontare con una visione globale i problemi, e si risolvevano anche in breve tempo. Mi accennava adesso il Sindaco di Mori, che il famoso attraversamento della borgata sta aspettando da anni il via.

È vero l'equilibrio del sistema ecologico è delicatissimo, e quindi guai a noi se per un supposto benessere immediato andiamo a distruggere una prospettiva futura.

Però le comunità e le istituzioni pubbliche locali, aspettano

con tempestività delle risposte, perché qui i problemi urgono e le risposte tardano a venire.

Allora ben lungi da me fare critiche o muovere rilievi a chiunque, però è una riflessione in pubblico, da pubblico amministratore che sto facendo, per interrogarci se noi oggi abbiamo la stessa lungimiranza, la stessa capacità imprenditoriale che gli amministratori di allora avevano.

E dobbiamo interrogarci se cambiamenti di metodo, cambiamenti di stile di governo, ragionamenti complessivi con una visione forse più lungimirante ma con altrettanta maggior determinazione sia oggi necessaria per affrontare e risolvere i problemi che oggi abbiamo per evitare che questa storia del passato non vada solo a decoro di allora ma vada a disdoro di noi oggi.

*L'Assessore alle attività culturali della
Provincia Autonoma di Trento, dott. Tarcisio Grandi*

Una parola molto breve anche da parte mia, innanzitutto per rivolgere agli amministratori, ai politici, alle persone di cultura presenti il cordialissimo saluto del governo della Provincia Autonoma di Trento.

Saluto che è accompagnato, come opportunamente ha fatto il Presidente della Regione Tarcisio Andreolli, da un plauso, da un apprezzamento per questa iniziativa culturale che è diventata veramente un'occasione di riflessione sul passato, ma anche di stimolo per il nostro presente.

Io vorrei, anzitutto, cogliere ed evidenziare l'aspetto originale di questo appuntamento culturale, che mi pare in sintonia anche con alcune tendenze che si muovono oggi nel settore della cultura che mirano a rivolgere una privilegiata attenzione a quella che è la storia recente su aree tematiche che hanno interessato il più recente sviluppo del nostro paese o delle nostre terre.

Un po' alla volta quindi, capitoli vicini a noi di storia, di economia e di cultura, fanno parte ormai del patrimonio culturale ed allora sempre meno si distrugge, sempre meno si abbandona e sempre di più si conserva anche cose che a tutta prima possono sembrare non avere nessuna valenza, nessuna importanza.

Nel settore per esempio dell'architettura, quando ci si trova dinnanzi ad una vecchia o antica costruzione, ad un manufatto industriale anziché abbatterlo lo si conserva, ed è quel settore della cosiddetta architettura industriale.

Nel settore per esempio della tecnologia, pure si trovano cose assolutamente interessanti, ed ecco che per esempio la Provincia Autonoma di Trento recentemente decide di dare vita al Museo Caproni, che è un museo tecnologico dove non vi sarà solo

l'esposizione di velivoli usufruiti nei decenni scorsi, ma si tenterà di ricostruire la storia del nostro paese, la storia più recente di questa nostra terra.

Stiamo lavorando infatti attorno all'archivio Caproni, e si capisce il collegamento tra la vicenda specifica di quella azienda e la vita economica, ma anche sociale e politica di quell'epoca. Ed allora ecco che un po' alla volta accanto alle aree tradizionali che di solito rientrano nell'ambito della cultura, l'arte, la musica, la poesia e avanti di questo passo, possono effettivamente rientrare a titolo pieno anche capitoli come questi. Questo è molto importante perché in questo modo si recupera la dimensione universale della cultura. La cultura è vita, altrimenti è effimero, ed allora tutto deve rientrare e allora tutti i fili devono potersi riannodare. In questo senso, mi sembra che il plauso sia davvero motivato e va rivolto indistintamente a tutti quelli che hanno avuto questa idea; io credo che non l'abbiano realizzata solo per nostalgia, ma l'abbiano fatta e pensata e realizzata come operazione culturale. Quindi mi pare che rientri a titolo pieno in un contesto che veramente tende a conservare il patrimonio anche più recente e tende anche a consentire una conoscenza molto più approfondita di episodi molto importanti che hanno riguardato la vita delle nostre comunità come è il caso di questa ferrovia che ha interessato il collegamento di tre Comuni, di questa parte splendida del nostro territorio provinciale. Quindi mi complimento davvero per questa via originale, peculiare, per certi versi nuova di fare cultura e io mi auguro che si proceda lungo questa strada. La numerosa presenza, tra l'altro, attesta un certo interesse e quando le iniziative culturali hanno seguito, il seguito stesso sancisce il successo e naturalmente questo corona anche gli sforzi di chi si è adoperato, come i nostri amministratori pubblici e i responsabili delle nostre istituzioni culturali.

Dopo di che anch'io, trovo, quest'iniziativa un pochino provocatoria, ed evidentemente, dobbiamo riuscire ad inter-rogarci anche noi.

Ogni proposta culturale, se veramente tale, deve essere in grado di comunicare messaggi, di comunicare pensiero, di comunicare ragionamenti, perché mi pare che sia molto evidente il messaggio e l'aspettativa che questo convegno e questa mostra portano con sé.

Però non c'è dubbio che un messaggio viene a noi pubblici amministratori, di fare nostro un metodo che sia di programmazione vera, di fare in modo che la gente capisca quali sono le priorità, di venire incontro a quelli che sono i problemi veri. Dovremmo veramente ripensare tutta la politica della viabilità e dei trasporti. Allora se questa mostra diventa occasione anche per un pensiero forte, un pensiero qualitativo in questo senso,

credo che raggiunga un altro obiettivo altrettanto importante.

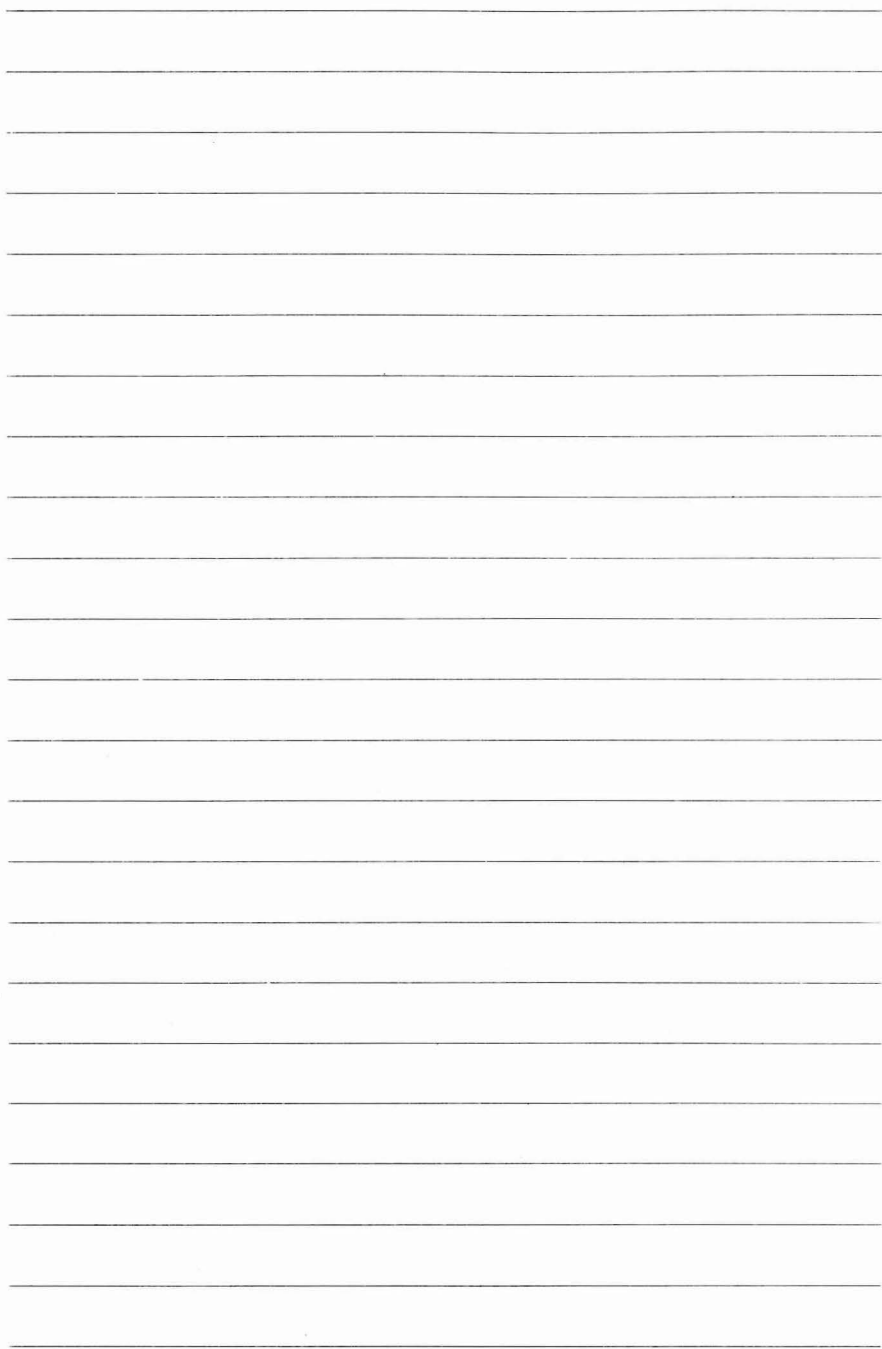
Detto questo, a me piace vedere anche che molte persone diverse, siedono al medesimo tavolo; anche questo è un modo interessante di fare cultura: operatori pubblici, uomini di cultura, responsabili anche di settori del privato. La cultura ha veramente bisogno di tutti, soprattutto in un'epoca come questa nella quale si fa poco o si fa male cultura.

Quindi a voi che avete avuto questa bella idea un plauso rinnovato con l'augurio che vogliate, che possiate continuare lungo questa strada perché mi pare che con l'iniziativa di oggi, abbiate per certi versi aperto o continuato anche un modo di fare cultura di cui c'era davvero bisogno.

Indice

Introduzione ai lavori	pag. 3
L'infrastruttura ferroviaria per la fruizione dell'ambiente <i>prof. ing. Carlo Benedetto</i>	9
Perché ricordare la MAR <i>arch. Giacomo Nones</i>	17
Una ferrovia per il turismo della Mitteleuropa <i>prof.ssa Marta Marri Tonelli</i>	27
Interventi	35

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no text or other markings on the paper.



finito di stampare
nel mese di aprile 1993

La Grafica - Mori (TN)

